

1995 ஏப்ரல் 10]

இணைப்பு II

(600 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

மானியக் கோரிக்கை எண் 39 மற்றும் 57

சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும்

கப்பல் போக்குவரத்து

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

முன்னுரை

1.1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஆகியவை தொடர்பான பணிகளை போக்குவரத்துத் துறை கவனித்து வருகிறது. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன ஊர்தி பராமரிப்புத் துறை, மாநில துறைமுகத் துறை ஆகியவையும் இத்துறையின் நிர்வாகக் கட்டுபாட்டின் கீழ் இயங்குகின்றன. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த மட்டில் மோட்டார் ஊர்திகள் சட்டத்தின் கீழ் வரும் பொருட்கள் குறித்து உள்துறை கவனித்து வருகிறது. மாநில அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தமட்டில் இம்மாநிலத்தில் 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. இவற்றில் புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம், டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம், மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவையும் அடங்கும்.

1.2. போக்குவரத்து முறையை மாநில அரசு தனக்குச் சொந்தமாக்கி நிருவகிப்பது என்பது அரசின் கொள்கையாகும். திறம்பட்ட விதத்தில் சிக்கனமான முறையில், போதிய அளவிற்கு, நன்று ஒருங்கிணைந்த விதத்தில் இம்மாநிலத்தில் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பது என்ற நோக்கத்தோடு போக்குவரத்து அமைப்பு என்பது, இயந்திரத்தோடு தொடர்புடைய ஒன்று என்ற பழைய கருத்து மாறி, தற்போது, அது சமுதாய மக்களுக்குப் பணிபுரியும் ஓர் அமைப்பாகும் என்ற கருத்து மேலோங்கி நிற்கிறது. தமிழ்நாட்டின் மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறந்த முறையில் பணியாற்றவும்

[1995 ஏப்ரல் 10]

தமிழ்நாட்டில் மூலை முடுக்குகளுக்கெல்லாம் அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கவும் அனைத்து முயற்சிகளையும் மேற்கொண்டு வருகின்றன.

2. நாட்டுடைமையாக்கல்

2.1. தமிழ்நாடு அரசு, பொதுத்துறை போக்குவரத்து ஏற்பாட்டின் நாட்டுடைமையாக்கும் முற்போக்கு கொள்கைகளை நாடு சுதந்திரம் அடைந்ததிலிருந்து செயல்படுத்த நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. போக்குவரத்து நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1948-ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் உள்ள எல்லா நகர வழித் தடங்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது.

2.2. 120 மைல்களுக்கு அதிகமான வழித்தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்க அரசு எடுத்த முடிவு சிறப்பு அம்சமாகும். குறுப்பிட்ட தூரம் அல்லது பகுதிகளில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமகாலம் முடிவடையும்போது அரசு எடுத்துக் கொள்வதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967-ல் வெளியிடப்பட்டன.

2.3. 1970-ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தை சட்டமன்றம் இயற்றியது. 50 பேருந்து உரிமங்களும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள் பணிக்களரிகள் ஆகியவை அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. இதையடுத்து அரசு, தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தை 1973-ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டுகால அளவில், மாவட்டம் மாவட்டமாகப் பயணிப்பேருந்து போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கப்பட இருந்தது. முதல் மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டம் மாநில அரசின் வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று தீர்ப்பு அளித்தது. ஆனால் 1983-இல் உச்ச நீதிமன்றத்தினால் இச்சட்டத்தின் செயல்திறன் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின்

1995 ஏப்ரல் 10]

முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொண்டும், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினைப் படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டினைச் செயல்படுத்தவும் 1973-ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொண்டுவந்து 1984-இல் ஒரு சட்டத்தினை அரசு இயற்றியது. இச்சட்டத்தினால், ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் 1973-ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாகப் பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும் அத்தகைய உரிமங்களின் காலவரையறை முடிவடையும் போது அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் அனுமதிப்ப்பட்டனர்.

2.4. ஒரு வழக்கில் எதிர்மனுதாரர் (தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்) அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தின் ஒரு பகுதியில் பேருந்தை இயக்குவதற்கு உரிமத்தில் வேறுபாடு செய்ய அவருக்கு அனுமதி அளித்திருந்த போதிலும், அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் அல்லது அதன் ஒரு பகுதியில் பயணிப் பேருந்தை இயக்குவதற்கு அவருக்கு உரிமை இல்லையென 24.2.1987 அன்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. மதுரை-குமுளிக்கிடையே அல்லது அதன் ஒரு பகுதியில் உள்ள அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் இணைப்பு II-ல் குறிப்பிடப்பட்ட நபர்கள் அல்லாத எவரும் பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கக்கடாது என்றும் உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

இதனையடுத்து, தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி வகைமுறைகள்) சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வரப்பட்டது. ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்கள்/பகுதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் வழித்தடங்களில், பயணிப்பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு உரிமையாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்டமுன்வடிவு வகை செய்தது. பின்னர் இச்சட்டமுடிவு ரத்து செய்யப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு மற்றும் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை இயக்குவது ஆகியவை குறித்து பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதோடு, 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப்பேருந்துகளை

[1995 ஏப்ரல் 10]

இயக்குவதை நிறுத்திவிடக் கூடிய அனைத்து வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குக் கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பேருந்துகளுக்கு பதிலாக, அரசுப் பேருந்துகளை இயக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது.

எனினும் 1973-ஆம் ஆண்டு நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென அரசு விரும்பியது. தமிழ்நாடு 1990-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவை 1990-இல் அரசு கொண்டு வந்தது. 1984-இல் மூலச்சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரக்கருதப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் கொண்டுவர வழிவகை செய்வதுடன், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வழிவகை செய்தது. 1,000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள்தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு முழுவனம் செலுத்தவேண்டிய தேவையின் அடிப்படையில், 1990-ஆம் ஆண்டு சட்ட முன் வடிவு பின்னர் திரும்ப பெறப்பட்டது.

2.5. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பேருந்துகள் வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க ஏறத்தாழ 900 வரைவுத் திட்டங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் 1976-89-ஆம் ஆண்டுகளில் வெளியிடப்பட்டன. இவ்வாறு வெளியிட்டு பத்தாண்டுகளுக்கு மேலாகியும், இத்திட்டங்கள் குறித்து விசாரணை செய்யப்படவுமில்லை, ஒப்புதலளிக்கப்படவுமில்லை. இதற்கு இடையில் 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் 1-7-1989 முதல் செயலுக்கு வந்தது. 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவின்படி, அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் செயற்குறிப்புகளுக்கு ஓராண்டிற்குள் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட வேண்டும். இல்லையெனில், அவை காலாவதியாகிவிடும். எனவே, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களால் ஆட்சேபணை ஏதும் தெரிவிக்கப்படாத வரைவுத் திட்டங்களை உள்துறை பரிசீலனை செய்து 1990 ஜூன் இரண்டாம் அரைத்திங்களில் 250 வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்து ஆணை பிறப்பித்தது. இத்திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்ததை எதிர்த்துத் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உயர்நீதிமன்றத்தில் ரிட்

1995 ஏப்ரல் 10]

மனு தாக்கல் செய்தனர். 31-10-1990-ஆம் நாளன்று சென்னை உயர்நீதிமன்ற இருவர் ஆயம், பல்வேறு பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதற்கான வரைவுத் திட்டங்கள் குறித்து முடிவு எடுக்க வகை செய்யும் விசாரணை அறிவிப்பினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்து நடைமுறைகளையும் ரத்து செய்துள்ளதோடு, திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கும் ஆணை செல்லாது என்றும், 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவையும் இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 13 மற்றும் 14 ஆகிய பிரிவுகளையும் மீறுவதாகும் என்றும் தீர்ப்பு அளித்தது. அரசின் உள்துறையும், அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும், உயர்நீதிமன்றம் அளித்த தீர்ப்பிற்கு எதிராக உச்ச நீதிமன்றத்தில் சிறப்பு அனுமதி மனுக்களை தாக்கல் செய்தன. உச்ச நீதிமன்றம் இவ்வரைவுத் திட்டங்களுக்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்தது செல்லுபடியாகும் என்று தீர்ப்பளித்தது.

தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி வகைமுறைகள்) சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) அரசு நிறைவேற்றி உள்ளது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவுத் திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை ஏற்கெனவே இயக்கி வருவோர் தங்கள் உரிமங்களைப் புதுப்பித்துக்கொள்ளவும், நீட்டிப்பு செய்து கொள்ளவும் வழிவகை செய்கிறது. ஆயினும், இச்சட்டம் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க புதிய பேருந்து உரிமங்களைத் தனியாருக்கு வழங்கத் தடை செய்கிறது.

3. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

19 போக்குவரத்து கழகங்களால் தமிழக மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகள் நன்கு பராமரிக்கப்படுகின்றன. இக்கழகங்களில் பணி மற்றும் திறமை நம்பிக்கையூட்டும் வகையில் பின்னப்பட்டு, நகர்ப்புற பகுதிகள் மட்டுமல்லாமல் நெடுந்தொலைவில் உள்ள கிராமம் மற்றும் மலைப்பகுதிகளுக்கும் பேருந்து இயக்கம் செய்து வருவது நன்கு அறிந்ததே. இந்திய கம்பெனிகள் சட்டத்தின் கீழ் நிறுவப்பட்ட இப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வணிகவியல் கோட்பாட்டுடன் இயங்கி வருகின்றன. இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

[1995 ஏப்ரல் 10]

தொடர் எண்ணும் செயல்படத் முக்கிய இயக்கம் 31-1-95 அன்றிருந்தபடி
கழகத்தின் பெயரும். தொடங்கிய நாள். பரப்பு. பேருந்துகளின்
எண்ணிக்கை.

(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை	1-1-1972	சென்னை பெருநகர் பகுதி (ஈ.வெ.ரா. சாலையின் தெற்குப் பகுதி)	1172
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை	17-1-72	மதுரை, காமராசர் மாவட்டங்கள்	1211
3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்	1-3-72	கோயம்புத்தூர்	1129
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்	1-3-72	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம் காயிதேமில்லத் மாவட்டங்கள்	857
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்	15-2-73	சேலம் மாவட்டம்	850
6. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி	1-1-74	திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன், சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள்	816
7. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்	16-1-75	தென் ஆற்காடு வள்ளலார், விழுப்புரம் ராமசாமி படையாச்சியார் மாவட்டங்கள்	823
8. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை	16-1-80	தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதிலும் உள்ள நீண்டதூர வழித்தடங்கள்	832

1995 ஏப்ரல் 10]

(1)	(2)	(3)	(4)
9. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்	1-12-82	வடஆற்காடு அம்பேத்கார், திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டங்கள்	768
10. மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம். காரைக்குடி	1-4-83	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம் மற்றும் பசும்பொன்முத்து ராமலிங்க தேவர் மாவட்டங்கள்	773
11. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு	1-4-83	பெரியார் மாவட்டம்	821
12. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்	1-4-83	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	626
13. திரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம் திருச்சி.	1.4.86	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்	875
14. இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்	1-4-86	திண்டுக்கல் அண்ணா மாவட்டம்	656
15. அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், தருமபுரி	1-4-87	தருமபுரி மாவட்டம்	574
16. புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம், காஞ்சிபுரம்	1-4-92	செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம்.	686
17. டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை	19-1-94	ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலையின் வட பகுதியிலுள்ள சென்னைப் பெருநகர்	1161

[1995 ஏப்ரல் 10]

(1)	(2)	(3)	(4)
18. புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	21-1-94	மாநிலங்களுக் கிடையே இயங்கும் வழித்தடங்கள்	194
19. மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம், உதகமண்டலம்	18-2-94	மேட்டுப்பாளையம் வரையிலான நீலகிரி மலைப்பகுதிகள் மற்றும் அதன் அருகாமையில் உள்ள மலைப் பகுதிகள்	38.5

4. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்பாடு.

4.1. வழங்கு திறன், சேவையின் தரம், செலவு மற்றும் வருமானங்களின் ஒப்பீடு, முதலீடுகளிலிருந்து கிடைக்கப்பெறும் வருமானம் போன்றவையே போக்குவரத்து நிர்வாகத்தின், செயல்பாட்டினை நிர்ணயிக்கும் அளவுகோலாகும். பொதுவாக, போக்குவரத்து செயல்பாடு உற்பத்தித் திறனை அடிப்படையாகக் கொண்டு கணக்கிடப்படுகிறது. உற்பத்தித் திறன் என்பது ஆய்வு, பணியாளர், மூலதனப் பெருக்கம் போன்ற உள்ளீடுகள், பயணம் செய்வோரின் எண்ணிக்கை மற்றும் பயணிகள் பயணம் செய்த மொத்த கி.மீ தூரம் போன்ற வெளிப்பாடுகள் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியதாகும் உற்பத்தித்திறனின் அளவுகோல் விளைவுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டதாகும் திறப்பாடு என்பது சேவைக்கான செலவுகள் மற்றும் பணிவிளைவுகளுக்கும், மூலதன உள்ளீட்டளவுகளுக்கும் இடையேயான தொடர்பு ஆகியவற்றைச் சார்ந்ததாகும். விளைவுகள் சேவையின் தரத்தைப் பொறுத்தனவாகும்.

4.2. இயக்கத்திறன் மற்றும் தொழில் நிர்வாகம் ஆகியவற்றில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நன்மதிப்பைப் பெற்றுவந்துள்ளன. தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உற்பத்தித் திறன் நாட்டிலேயே மிக உயர்ந்த நிலையில் உள்ளது. 1993-94-ம் ஆண்டில் நாள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்று 395 கி. மீட்டர் இயக்கப்பட்டதற்கு மாறாக 1995-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 31-ம் நாள் நிலவரப்படி நாள் ஒன்றுக்கு 403 கி. மீட்டராக உயர்ந்துள்ளது. பேருந்து பயன்பாடும் நாட்டிலேயே மிக உயர்ந்த நிலையில் உள்ளவற்றில் ஒன்றாக விளங்குகிறது. (31.2.95 நிலவரப்படி 92.63%). 1995-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 31-ம் நாள் நிலவரப்படி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 15209 பேருந்துகளை இயக்கி

1995 ஏப்ரல் 10]

வருகின்றன. மேற்சொன்ன 15209 பேருந்துகளில் புறநகர் பேருந்துகள் 4818 (மொத்த பேருந்துகளில் 31.68%). நகரப்பேருந்துகள் 7327 (48.18%), மலைச்சாலை பேருந்துகள் 506 மற்றும், விரைவுப் பேருந்துகள் 928. இதிலிருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புறநகரப் பேருந்துகளைக் காட்டிலும் நகரப் பேருந்துகளை அதிக அளவில் இயக்குகின்றன என்பது விளங்கும். இதன் காரணம் குறைந்த கட்டண வீதத்தில் நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற பொது மக்களின் கோரிக்கையேயாகும். நகரப் பேருந்துகளின் பயணிகள் விகிதாசாரம் 50 முதல் 55 சதவீதமாகும். அதே நேரத்தில் புறநகரப் பேருந்துகளின் பயணிகள் விகிதாசாரம் 80 முதல் 85 சதவீதமாகும்.

பொருளாதார அடிப்படையில் நகரப் பேருந்துகளை இயக்குவது ஆதாயமற்றதாக இருப்பினும், பொது மக்களுக்கு சேவை செய்யும் நோக்கில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நகரப் பேருந்துகளை தொடர்ந்து இயக்குகின்றன. இது உட்புற கிராமங்களுக்கு இயக்கப்படும் சிறு பேருந்துகளையும், குறுகிய பட்டை சக்கர பேருந்துகளையும் உள்ளடக்கியதாகும். இப்பேருந்துகள் ஒரு நாளைக்கு சுமார் 159.55 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. 55.59 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரம் இயக்குகின்றன. 1995-ம் ஆண்டு சனவரி வரை ரூ. 142 கோடி செலவில் 2168 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளன. அவற்றில் 1888 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளை மாற்றிய வகையில் அடங்கும். மீதமுள்ள 280 பேருந்துகள் புதியதாக அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட தடங்களில் இயக்கியதன் மூலம் 116 கிராமங்களிலுள்ள சுமார் ஒரு இலட்சம் மக்கள் பயனடைந்துள்ளனர். இப்புதிய தடங்களினால் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் கிராம மக்களுக்கு சேவை செய்தல் என்ற சமுதாயப்பணியை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து செய்து வருகின்றன. 1993-ம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் முதல் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட திருத்தியமைக்கப்பட்ட கட்டண விகிதங்கள் இழப்பினை ஓரளவுக்கு கட்டுப்படுத்தும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

ஆனால் 2.2.1994 முதலான டிசல் விலை ஏற்றம் (ஒரு லிட்டருக்கு 0.89 கூடுதல் செலவு) திருத்திய கட்டண வீதங்களின் மூலம் கிடைக்கப்பெற்ற வருவாயில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க பகுதியினை உட்கொண்டது. இதனைத் தொடர்ந்து டயர் மற்றும் உதிரிபாகங்களின் விலைகள் ஏற்றப்பட்டன. 1994-95-ம் ஆண்டு சுமார் ரூ. 35 கோடி இழப்பு இருக்குமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது. செலவினங்களைக் கட்டுப்படுத்த சீரிய முயற்சிகளை

[1995 ஏப்ரல் 10]

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுத்திருக்காவிட்டால் உள்ளீட்டுப் பொருட்களின் கடுமையான விலையேற்றத்தின் விளைவாக இழப்பு மேலும் கூடுதலாகியிருக்கும்.

சமீபத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட திருத்திய கட்டண வீதங்களின் படியும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 14 பைசா மட்டுமே வசூலிக்கின்றன. இது தென் மாநிலங்களுக்கிடையே மிகக் குறைந்த ஒன்றாகும்.

4.3. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களது சேவையை மேம்படுத்த நவீன தொழில் நுட்பத்தைக் கையாள்வதில் முன்னணியில் உள்ளன. ஊதிய விவரங்களைக் கணக்கிடல், நிதிக்கணக்கிடும் முறை, நிருவாகத் தகவல் சேகரிப்பு முதலியவை போன்ற பல்வேறு முக்கிய பணிகளுக்கு பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கணிப்பொறிகளை (Computer) பயன்படுத்தி வருகின்றன. நெடுந்தாரம் செல்லும் விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கிவரும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் திரும்பி பயணம் செய்வதற்கான மறு பயணச்சீட்டுக்களை பொதுமக்கள் முன்கூட்டியே வாங்குவதற்காக கணிப்பொறிகளைப் பயன்படுத்தி வருகிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஆறு தொலை தூரப் பேருந்துகளில் கம்பியில்லாத தொலைத் தொடர்புக் கருவிகள் சோதனை முறையாகப் பொருத்தப்பட்டு, வழித்தடங்களில் ஏற்படும் பிரச்சினைகளை உடனடியாக அருகாமையில் உள்ள பணிமனைகளுக்குத் தெரிவிக்க வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாட்டில் உள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் பேருந்து இயக்கங்களைச் சிறப்பாகக் கண்காணிப்பதற்காக, கம்பியில்லாத தொடர்பு வசதிகளை ஏற்படுத்தி பணிமனை, துணை பணிமனை, நேரப்பதிவாளர் மற்றும் பேருந்து நிறுத்துமிடங்களை இதன் மூலம் இணைத்துள்ளன. விபத்து, பேருந்துகள் பழுதுபடுதல், போக்குவரத்தை மாற்றுப்பாதையில் திருப்பிவிடுவது போன்ற நேரங்களில் அவசர நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை நடமாடும் கம்பில்லாத தொலைத் தொடர்பு வசதியுள்ள வேன்களை (Mobile Van) பயன்படுத்துகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் குறித்து ஆய்வு செய்ய அமைக்கப்பட்ட வல்லுநர்கள் குழு, தாங்கள் அளித்துள்ள பரிந்துரைகளுள் ஒன்றில்

1995 ஏப்ரல் 10]

போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இடையே தகவல்களைப் பகிர்ந்துகொள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகத் தலைமையிடங்களில் வைக்கப்பட்டுள்ள கணிப்பொறிகளை சாலைப்போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள கணிப்பொறியுடன் இணைக்கலாமென தெரிவித்துள்ளது. தேசியத் தகவல் மையத்தில் கிடைக்கப்பெறும் வசதிகளைப் பயன்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்களில் உள்ள கணிப்பொறித் தொடர்பு மூலம், தற்போது அரசுக்கு தகவல்களை அனுப்பி வருகின்றன. முதலில் தகவல்கள் கணிப்பொறியில் பயன்படுத்தக்கூடிய ஃபிலாப்பி (Floppy) மூலம் அரசு போக்குவரத்துத் தலைமை அலுவலகங்களிலிருந்து மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்களுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன. இதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் அரசுக்குமிடையே தகவல்களை இருவழிகளிலும் விரைவில் பரிமாறிக் கொள்ள முடிகின்றன.

நெடுஞ்சாலைகளில் ஏற்படும் வழிப்பறி மற்றும் விபத்துக்களைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடன் 1993-ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் முதல் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்த பாதுகாவலர்கள் மற்றும் விபத்து ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு ஒரு தனி நெடுஞ்சாலை சுற்றுக்காவல் குழு (Highway Patrolling Team) உருவாக்கப்பட்டது. சுற்றுக்காவல் பணியின்போது இக்குழு பின்வரும் அலுவல்களை மேற்கொள்கிறது:

(அ) இடர்பாடுகளுக்குள்ளான வண்டிகள், போக்குவரத்துத் தடையைத் தவிர்க்கவேண்டி உடனுக்குடன் அப்புறப்படுத்தப் படுகின்றன.

(ஆ) இவ்வாறு அவ்வண்டிகளை உடனுக்குடன் அப்புறப்படுத்த முடியவில்லையெனில் நிறுத்தப்பட்டுள்ள இடர்பாடுற்ற வண்டிகளில் பிரதிபலிப்பு நாடாக்கள் ஒட்டப்படுகின்றன. (Reflection Tape).

(இ). விபத்துக்களைத் தடுக்கும் பொருட்டு அதிவேகமாகச் செல்லும் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் வேகங்களையும் இக்குழு கட்டுப்படுத்துகிறது.

(ஈ) சுற்றுக்காவல் பணி தீவிரமான கண்காணிப்பால் பேருந்துகள், கார் மற்றும் வேன் ஆகியவைகளில் பயணம் செய்வோரிகளிடம் நடக்கும் வழிப்பறிகள் வெகுவாகக் குறைந்துள்ளன.

[1995 ஏப்ரல் 10]

(உ) நெடுஞ்சாலைகளில் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு விபத்துகளுக்கு உள்ளான தனியார் லாரிகள், வேன்கள், கார்கள் போன்றவை சுற்றுக்காவல் குழுவினால் அப்புறப்படுத்தப்படுகின்றன.

(ஊ) முதலுதவி, மீட்பு ஊர்தி ஆகியவற்றின் மூலம் விபத்துக் காலங்களில் உடனுக்குடன் நிவாரணப்பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

இந்த ஏற்பாடுகளால் பெருவிபத்துக்கள் தடுக்கப்பட்டதோடு மட்டுமல்லாமல் ஈடு செய்ய முடியாத உயிரிழப்புகளையும் தவிர்க்க முடிந்தது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வோர் விபத்து மற்றும் வழிப்பறி ஆகியவற்றிற்கு ஆளாகாமல் தடுக்கப்பட்டதோடு அந்நெடுஞ்சாலையைப் பயன்படுத்தும் ஏனையோரும் விபத்துக்களிலிருந்து காப்பாற்றப்படுகிறார்கள்.

4.4. சாலை போக்குவரத்துச் சங்கம், தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு பெட்ரோல் சேமிப்பு ஆராய்ச்சி சங்கம் ஆகிய நிறுவனங்களிடமிருந்து தமிழக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு விருதுகளைப் பெற்றும், பெற்றுக் கொண்டும் இருப்பதில் பெருமைப்படுகின்றன. 1994-95-ம் ஆண்டில் சிறந்த உற்பத்தித் திறன் சாதனை, பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் மேம்பாடுகள், ஒரு விட்டர் டீசலுக்கு அதிகப்படியான கிலோமீட்டர் செல்லுதல் ஆகிய சிறந்த சாதனைகளுக்காக நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விருதுகளைப் பெற்றுள்ளன.

4.5. மாற்று எரிப்பொருள் ஆராய்ச்சி

4.5.1. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்து இயக்கத்திற்கு மாற்று எரிப்பொருளைக் கண்டறிவதற்காக பல முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. அவ்வகையில் இயற்கை எரிவாயு பெரிய அளவில் பயன்படுத்தப்படக்கூடிய மாற்று எரிப்பொருளாகக் கருதப்படுகிறது. இயற்கை எரிவாயு சுத்தமான எரிப்பொருளாகவும், சுற்றுப்புறத்தைக் குறைந்த அளவில் மாசுபடுத்தக் கூடிய ஒன்றாகவும் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. சென்னை சுத்திகரிப்பு ஆலை, சோழன் போக்குவரத்து கழகம் மற்றும் தமிழ்நாடு எரிசக்தி மேம்பாட்டு நிறுவனம் ஆகியவற்றுடன் இணைந்து டீசல் அழுத்தப்பட்ட இயற்கை எரிவாயுவை பயன்படுத்தக்கூடிய ஒரு முன்னோடி திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு, அத்திட்டம் சில நடைமுறை இடையூறுகளுக்கு இடையேயும்

1995 ஏப்ரல் 10]

செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது.

4.5.2.தற்சமயம் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டு வரும் எண்ணெயின் தேவையைக் குறைக்கவும், நம்நாட்டின் தற்போதைய எண்ணெய் இருப்பு நிலையைக் கருதியும் மாற்று எரிபொருளை முடிவு செய்யவேண்டியது மிகவும் அவசியம் ஆகும். இந்த நிலையில் தமிழ்நாட்டில் சத்தமில்லாத, மாசுக்கேடு விளைவிக்காத பேட்டரிகளால் இயங்கும் பேருந்துகளை, சில இடங்களில் அரசு சோதனை முறையில் இயக்கி வருகின்றது. இதனால் எண்ணெய் சேமிப்பும், அன்னியச் செலாவணி சேமிப்பும் ஏற்படும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மின்கலத்தால் இயங்கும் ஐந்து வேன்களை (Electric van) ரூ.24.23 லட்சத்திற்கு வாங்கி, இவற்றில் ஒன்றை அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பில் வண்டலுரிலுள்ள அறிஞர் அண்ணா உயிரியல் பூங்காவிற்கு நன்கொடையாக வழங்கியுள்ளது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மின்கலத்தால் இயங்கும் மூன்று வேன்களை கோயம்புத்தூரிலும், மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டு வேன்களை ஊட்டி நகரத்திலும் இயக்கி வருகின்றன.

4.6 பயணிகளுக்கு வசதிகள்

4.6.1. அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்கள் பயணிகளுக்கு எங்கெல்லாம் எப்போதெல்லாம் தேவைப்படுகிறதோ அங்கெல்லாம் அத்தகைய வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை தங்களுக்குள்ள நெருக்கடியான நிதிநிலைமையிலும் எடுத்துவருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்குமிடங்கள், பஸ் நிற்குமிடங்கள் சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர்வசதி, பயணிகள் பொருட்களைப் பாதுகாக்கும் இடங்கள், எடைகாணும் இயந்திரங்கள், வரிசையில் நிற்பதற்கான ஏற்பாடுகள் விளக்கு வசதிகள் தகவல் தரும் மேசைகள் முதலிய வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. தொலைபேசி வசதிகள், முழு பாதுகாப்புமுறை, உயரமான சாய்வு இருக்கை வசதிகள், சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்ட தங்கும் கூடம், பொது மக்கள் தொடர்பு வசதி ஆகியவை சிறப்பு ஏற்பாடுகளாகும். மாமண்டூரில் உள்ள பயணவழி உணவகம் பயணிகளின் தேவைகளை நிறைவு செய்து வருகிறது.

4.6.2.புரட்சித்தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை சென்னை, மதுரை, திருவனந்தபுரம் மற்றும் பெங்களூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்களில் பத்து நாட்களுக்கு

[1995 ஏப்ரல் 10]

முன்பாகவே கணிப்பொறி மூலம் பயணச் சீட்டு முன்பதிவு செய்யும் முறை உள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பயணவழி உணவகங்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் திருச்சி சாலையில் குலூரிலும், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம் மன்மங்கலம் மற்றும் பாடலூரிலும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மாமண்டூரிலும், மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம் திருமங்கலத்திலும் பயணிகளின் வசதிக்கென பயணவழி உணவகங்களைக் கட்டியுள்ளன. மாமண்டூரில் உள்ள பயணவழி உணவகம் ஒரு நாளைக்கு சுமார் பதினோராயிரம் பயணிகளின் தேவைகளை நிறைவு செய்கிறது. தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகத்தால் சிறுவர் போக்குவரத்து பூங்கா ஒன்று கட்டப்பட்டு வருகிறது. பயணிகளின் தேவைக்கென டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் இரவு நேரப் பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

பயணிகள் நிழற்குடைகள்:

சென்னை மாநகர் முழுவதும் உள்ள பேருந்து நிறுத்தங்களில், பயணிகளின் வசதிகளுக்காக தனியார் நன்கொடைகள் மூலம் பல நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அண்ணாசாலை, காமராஜர் சாலை போன்ற முக்கிய சாலைகளில் மிக நீளமான நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அண்ணாசாலையில், ஆயுள் காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு முன்பாக, 500 அடி நீளத்திற்கு, தொடர் நிழற்குடை (Continuous shelter) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. தற்பொழுது சென்னை சென்ட்ரல் ரயில் நிலையத்திற்கு முன்பாக 400 அடி நீளத்திற்கு புதிய தொடர் நிழற்குடை அமைக்கப்பட்டு வருகிறது.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நவீன வடிவமைப்புடனும், கண்ணைக் கவரும் பல புதிய வண்ணங்களுடனும் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன.

4.6.3. பேருந்திற்கு முதன்மை நிலை தரும் முறை

ஊர்திகள் விரைந்து செல்வதினை மேம்படுத்துவதன் பொருட்டும், அதிகப் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்வதன் பொருட்டும், பேருந்துகளுக்கென தனியான வழியினை அமைப்பதென்பது உலகமெங்கும் பொதுவாக ஒன்றாகும். சென்னை மாநகரில் அண்ணாசாலையில் 2 கி.மீ. தூரத்திற்கு நான்கு வழிப் போக்குவரத்து முறை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இம்முறையில் கனரக வாகனங்களுக்கென தனியே ஒரு பாதையும்,

1995 ஏப்ரல் 10]

இலகுரக வாகனங்களுக்கென ஒரு பாதையும் இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கென ஒரு பாதையும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இவை தவிர, புறபயன்பாதை (Service Lane) ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இம்முறை, வாகனங்கள் விரைவாகச் செல்வது, விபத்துக்களைக் குறைத்தல், பாதை ஒழுக்கம் போன்ற எதிர்பார்த்த நல்விளைவுகளை அளித்தது. இம்முறையை மேலும் நீட்டிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

4.6.4. சென்னை மாநகரப் பயணிகளின் நன்மைக்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் “வசதிபோல் பயணம் செய்க” (Travel as you please) என்ற மாதச்சலுகைப் பயணச்சீட்டை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாதம் முழுவதும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயன்படுத்தும் வகையில் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

4.6.5. ஒருங்கிணைந்த மாநகரப் போக்குவரத்து இயக்ககம்

சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கும் முகமாக இரயில் மற்றும் சாலை போக்குவரத்து இயக்கங்களை இணைக்கும் வகையில் “ஒருங்கிணைந்த மாநகரப் போக்குவரத்து இயக்கக” ஒன்று ஏற்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. மாநில அளவிலான மேல்நிலைக் குழு ஒன்றும், செயற்குழு ஒன்றும் இதற்கென ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

4.6.6. பொருட்காட்சிகள் மற்றும் திருவிழாக் கால சிறப்புப் பேருந்து வசதிகள் :

4.6.6.1 தமிழ்நாட்டில் பொருட்காட்சி, திருவிழாக்காலங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்தும் சீராக ஒழுங்குப்படுத்தப்படுகிறது. பயணிகளின் வசதிக்காக ஆங்காங்கே தேவைப்படும் அளவுக்கு பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர் வசதி, கழிப்பறை வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. பொருட்காட்சி, திருவிழாக்காலங்களில் பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பண்ணாரி, சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, வேளாங்கண்ணி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஒகெனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்குப் பயணிகள் சென்று வர சிறப்புப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

[1995 ஏப்ரல் 10]

4.6.6.2. எட்டாவது உலகத் தமிழ் மாநாடு: தமிழ்நாடு அரசின் ஆதரவில் கலாசார பாரம்பரியம் மிக்க தஞ்சை நகரில் எட்டாவது அகில உலக தமிழ் ஆய்வுக் கருத்தரங்கு மையம் எட்டாவது உலகத் தமிழ் மாநாட்டினை 1995-ம் ஆண்டு சனவரி திங்களில் 1-5 வரை நடத்தியது.

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இம்மாநாட்டில் பெரும்பங்கு கொண்டு அதன் வெற்றிக்கு உறுதுணையாயிருந்தன. மக்கள் பெரும் எண்ணிக்கையில் மாநாட்டில் பங்கு கொள்வதற்கு வழி செய்யும் பொருட்டு, போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்கு அரைக் கட்டண சலுகை வழங்கப்பட்டது. மாநாட்டு நிகழ்ச்சிகளில் அலங்கார ஊர்திகளாகப் பயன்படுத்தும் பொருட்டு அறுபது பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் அளிக்கப்பட்டன. தொம்பங்குடிசை சந்திப்பில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் போக்குவரத்து தீவு ஒன்று உருவாக்கப்பட்டது. போக்குவரத்து வசதிகளை அளிக்கும் முகத்தான், சோழன் போக்குவரத்து கழகம் 25 பேருந்துகளை மாநாட்டுப் பணிக்கென வாங்குவதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டது. மாநாட்டிற்காக செய்யப்பட்ட போக்குவரத்து ஏற்பாடுகள் பொதுவாக மக்களால் போற்றப்பட்டன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மக்கள் இடையூறின்றி தஞ்சாவூர் சென்று வர தங்களது பேருந்துகளை சிறப்பான முறையில் இயக்கிய அதே தருணத்தில், ஒரு சிறிய விபத்தும் இல்லாமல் செவ்வனே பணியாற்றியமை போற்றத்தக்கதாகும்.

5. சமூக நலப்பணி:

5.1. இம்மாநிலத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக மக்களுக்குப் பல சமூக நலப்பணிகளை அரசு செய்து வருகிறது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் தொடக்கப்பள்ளி, உயர் நிலைப்பள்ளி, இயக்குநர்களின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பள்ளிகளில் எட்டாம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்கள் இலவசப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பள்ளிகளிலும், கல்லூரிகளிலும் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கல்வி நிலையங்களிலும் பயிலும் மற்ற மாணவர்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 50% சலுகையில் மாதாந்திர பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. பள்ளி செல்லும் சிறுவர்களுக்குப் பயன்படவும் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர்க்குப் பயன்படவும், பயண நெரிசலான நேரங்களில் மகளிர் சிறப்புப் பேருந்துகள் மாநகரங்களில் விடப்படுகின்றன.

5.2. மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்களுக்கும் மற்றும் மொழிக்

1995 ஏப்ரல் 10]

காவலர்களுக்கும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது.

5.3. சிகிச்சைக்காகச் செல்லும் புற்று நோயாளிகள் பேருந்துகளில் 75 விழுக்காடு சலுகைக் கட்டணத்தில் மருத்துவமனைக்குச் சென்று வர அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.4. 50 விழுக்காடுகளுக்கும் அதற்கு மேலும் கை, கால் ஊனமுற்றும் காது கேளாதும் இருப்பவர்கள் 20 வயது வரையிலும் வீட்டிலிருந்து பள்ளிக்கும், மருத்துவமனைக்கும் சென்று வர அரசு கழகப் பேருந்துகளில் (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் நீங்கலாக) இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இச்சலுகை கல்லூரி, பயிற்சி மையங்கள் ஆகியவற்றில் பயிலும் கை, கால் ஊனமுற்றோர் மற்றும் காது கேளாதோர் ஆகிய மாணவர்களுக்கும் வழங்கப்படுகிறது. குடும்ப வருமானம் ரூ.12,000-க்கு மிகாமல் உள்ள 20 வயதிற்கு மேற்பட்ட உடல் ஊனமுற்றோர்கள் 30 கிலோ மீட்டர் வரை 50 விழுக்காடு சலுகை கட்டணத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் 46 தடவைகள் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இந்தச் சலுகை 50 விழுக்காடும் மற்றும் அதற்கு மேலும் குறைபாடுகள் உள்ள உடல் ஊனமுற்றோர் சமூக நலத்துறையிடமிருந்து பெறப்பட்ட அடையாள அட்டையின் பேரில் அந்தச் சலுகையைப் பயன்படுத்தி போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மேலும் மனவளர்ச்சி குன்றியோருக்கான சமூக நலத்துறை அங்கீகாரம் பெற்ற கல்வி நிறுவனங்களுக்கும் செல்ல மனவளர்ச்சி குன்றிய மாணவர்களுக்கு அவருடன் துணைக்கு ஒருவரையும் அழைத்துக் கொண்டு திருவள்ளூர் போக்குவரத்து மற்றும் புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ.ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம் தவிர, ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் மருத்துவமனை/பள்ளி/பயிற்சி மையம்/பணியிடத்திற்குச் சென்று திரும்ப இலவச அனுமதி (100 சதவீதம்) வழங்கப்படுகிறது. 50 விழுக்காடு அளவிற்கும் மேல் பார்வையற்றோர், வயது வரம்பின்றி வீட்டிலிருந்து மருத்துவமனை, கல்வி நிலையம், பயிற்சி மையம், தொழிற்கூடம் மற்றும் பிற இடங்களுக்குச் சென்று வர திருவள்ளூர் போக்குவரத்து மற்றும் புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ.ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து தவிர, அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

[1995 ஏப்ரல் 10]

5.5. சில வரைமுறைகளுக்குட்பட்டு கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யப் பத்திரிகை நிருபர்கள் அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இம்மாநில மாண்புமிகு சட்டப்பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இந்த இலவசப் பயணச் சலுகை முன்னாள் சட்டமன்ற பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்களுக்கும் தற்போது நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

5.6. தமிழ்நாடு இயல், இசை, நாடக மன்றத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட நாடகக் குழுக்கள் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் உட்பட அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் 50 விழுக்காடு சலுகை கட்டணப் பயணச்சீட்டு பெற்று அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.7. மாணவர்கள், சுதந்திரப் போரட்ட வீரர்கள், புற்று நோயாளிகள், உடல் ஊனமுற்றோர், சட்டப்பேரவை, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் ஆகியோருக்கு வழங்கப்பட்ட சலுகைக்காக ஆகும் செலவானது தொடர்புடைய நிருவாகத் துறையினரால் ஈடுசெய்யப்படுகிறது அல்லது ஈடு செய்யப்படத் தக்கதாகவிருக்கிறது.

5.8. சமூகப் பாதுகாப்புத் திட்டம் என்னும் முன்னோடித் திட்டம் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, பணிக்காலத்தில் மறைந்த பணியாளர்களின் வாரிசுதாரர்கள், தன்னிச்சை ஓய்வு பெற்ற பணியாளர் மற்றும் பணிமுப்பெய்தி ஓய்வு பெற்ற பணியாளர் ஆகியோருக்கு ஒரு தொகை வழங்க ஏதுவாக நிரந்தரப் பணியாளர் ஒவ்வொருவரிடமிருந்தும் மாதந்தோறும் ஒரு குறிப்பிட்ட தொகை பிடித்தம் செய்யப்படுகிறது.

5.9 சிறப்பு மருத்துவத் திட்டம்

போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கு இருதய அறுவை சிகிச்சை, சிறுநீரக மாற்று சிகிச்சை வழங்கும் சிறப்புத் திட்டத்தை அரசு பரிசீலித்தது. இந்த நிலையில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடைமுறைப்படுத்தும் திட்டம், அனைத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் பயனுள்ள திட்டமாகக் கண்டறிந்தது. இத்திட்டத்தின்படி இருதய அறுவை சிகிச்சை ஆகியவற்றிற்கு ரூபாய் ஒரு லட்சத்து இருபதாயிரம் வரை வழங்கப்படுகிறது. இந்தத் திட்டம் தொழிலாளர் சங்கப்

1995 ஏப்ரல் 10]

பிரதிநிதிகளுடன் கலந்து ஆலோசித்து முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, உண்மையான மருத்துவப்பட்டியல் செலவில் சேரன் தொழிலாளர் நல நிதி நிறுவனம் 20 சதவீதம் ஒவ்வொருவரிடமும் ரூ.25-க்கு மிகாமல் அனைத்துத் தொழிலாளர்களின் ஊதியத்திலிருந்து சமமாக பிடித்தம் செய்யப்பட்ட தொகை 60 சதவீதம் மீதி 20 சதவீதம் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும். இதற்காக நோயுற்ற தொழிலாளியின் வருங்கால வைப்பு நிதியையோ அல்லது சொந்தப் பணத்தையோ பயன்படுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்தச் சிறப்புத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த அனைத்துப் போக்குவரத்து நிர்வாக இயக்குநர்களுக்கும் அரசு அறிவுரை வழங்கியுள்ளது.

6. விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்

6.1. கண் இமைக்கும் நேரத்தில் விபத்துகள் நடைபெறுகின்றன. ஓட்டுநர்கள் இம்மாதிரியான சூழ்நிலையில் எவ்வாறு நடந்துகொள்வது என்பதை எள்ளளவும் அறியாதவர்களாகயிருக்கிறார்கள். விபத்தினைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப் பணிபுரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்கு பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு “பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம்” என்ற திட்டத்தை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம் ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் வண்டிகளை இயக்கி விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்கப்படுத்துகிறது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர் பணியாளர் தொகுதியினை ஏற்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை உருவாக்கியுள்ளன. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் நினைவுப் பயிற்சி (Refresher course) நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள் ஓட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரி செய்து கொள்ளவும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் நினைவுப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தைச் சார்ந்த கும்மிடிப்பூண்டி கிளையில் சுமார் ரூ30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் (Driving Range)

[1995 ஏப்ரல் 10]

ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை நன்முறையில் இயக்க பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றனர்.

6.2. பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் நல்ல உடற்கட்டு உள்ள, பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்குக் கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி அளித்தல் போன்றவற்றில் தீவிரப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

6.3. விபத்துக்களைப் பெருமளவில் குறைக்கும் பொருட்டு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களுக்கும் “பாதுகாப்பு வழிமுறைகள் அறியும் முகாம்” ஒன்றினை மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் முறையாக நடத்தி வருகின்றன. மருத்துவர்கள், உளவியலாளர்கள், காவல் துறையினர் மற்றும் நெடுஞ்சாலைத் துறை அலுவலர்கள் ஆகியோர் இத்திட்டத்தில் இணைந்துள்ளார்கள். பார்வை குறைப்பாட்டினால் ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கும் நோக்கில் 45 வயதினை அடைந்த அனைத்து ஓட்டுநர்களுக்கும் ஆண்டுதோறும் கட்டாய கண் பார்வை பரிசோதனைக்கு அனுப்பப்படுகிறார்கள். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் முதுநிலை அலுவலர்கள் கலந்து கொள்ளும் விவாதங்கள், கலந்துரையாடல்கள் மூலம் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த ஓட்டுநர்களுக்கு சாலைப் பாதுகாப்பு, முதலுதவி, சாலை விதிகளைச் சர்வசாதாரணமாக மீறுதலைத் தவிர்ப்பதின் முக்கியத்துவம் ஆகியவை அழுத்தமாக உணர்த்தப்படுகின்றது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சாலை பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவத்தினை ஓட்டுநர்களுக்கு உணர்த்த ஒளிப்படச் சுருள்களைக் காட்டுகின்றன. இத்தகைய சாலை பாதுகாப்பு உணர்வு இயக்கங்களின் மூலம் ஓட்டுநர்களிடையே நல்ல விழிப்புணர்ச்சி ஏற்பட்டு இருப்பதாகவும் மேலும் இவ்வழிகள் நல்ல பலன் விளைவிப்பனவாகவும் இருப்பதாக அறியப்படுகிறது.

6.4. பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் பாதுகாப்பினை மேம்படுத்தவும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு உள்ளன. படிக்கட்டுப் பயணங்கள் தடுக்கப்படுகின்றன. படிக்கட்டு பயணம் மற்றும் ஓடும் வண்டியில் ஏறுதல், இறங்குதலினால்

1995 ஏப்ரல் 10]

விளையும் விபத்தினைக் குறைக்க நடத்துநர்களுக்கு நினைவுச் சுடர் பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்படுகின்றன. வர்த்தகப் பொருட்காட்சிகளின் போது காட்சி அரங்குகளில் விளக்கப்படங்கள் வடிவமைப்புகளைக் காட்டி வைப்பதன் மூலம் சாலைப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு விளம்பப்படுகிறது. முக்கிய நெடுவழிகளில் ஓட்டுநர் ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு மேற்பார்வையிடுவதன் மூலம் அதிவேகமாய் ஓட்டுதல் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது.

சில போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் வேகத்தை கட்டுப்படுத்தும் கருவிகள் வேகத்தை கட்டுப்படுத்த வேண்டி பொருத்தப்பட்டுள்ளன. (மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம்). சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பறக்கும் படைகள் அமைத்து பிரதான நெடுஞ்சாலைகளில் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளின் வேகத்தை இரவு நேரங்களில் கட்டுப்படுத்துகிறார்கள். (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம்).

7.00 தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்:

7.1. பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமது தொழிலாளர்களின் நலனையும் தொடர்ந்து காத்து வருகின்றன.

7.2. மூன்றாண்டுகளுக்கொருமுறை அரசு போக்குவரத்துக் கழக நிருவாகத்திற்கும் தொழிற்சங்க கூட்டமைப்புகளின் பிரதிநிதிகளுக்குமிடையே ஊதிய விகித உடன்பாடு கையெழுத்திடப்படுகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 1992 செப்டம்பரில் ஏற்பட்டு 1-9-1992 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது. 1992 செப்டம்பரில் ஏற்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தம் நடைமுறை வாய்ப்பு வசதிகளை அதிகரிப்பதை உறுதி செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் நலனுக்காகப் பல புதிய அம்சங்களையும் அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அடுத்த ஊதிய உடன்பாடு 1-9-1995 முதல் அமுலுக்கு வரும். 1992 ஆம் வருடத்திய திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் அகில இந்திய நுகர்வோர் விலை குறியீட்டு புள்ளிகள் 800 (அடிப்படை 1960=100) அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. செயல்-ஊக்குவிப்புத் திட்டம் குளிர் கண்ணாடிகள், சலவை சோப், பால் பாயிண்ட் பேனா, படிமுறைப் பணிப்படி, பணியாளர்களுக்கு இலவச அனுமதி அட்டைகள், பணியாளர்களுக்கு இலவசப் பயண வாய்ப்பு, விபத்து விடுப்பு, ஆம்புலன்ஸ் வண்டி, மருத்துவப் பேறு வசதிகள், பணியின் போது

[1995 ஏப்ரல் 10]

மறைந்த பணியாளர்களின் வாரிசுகளுக்குப் பணி, குடும்பநல நிதி, மழைக்கால உடை, பாய், சலவைப்படி வழங்கல் போன்றவை அந்தந்த அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு விரிவுப்படுத்தப்பட்டு தொடரும் தொழிலாளர் திட்டங்களாகும்.

7.3 படிகள்

வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைப்பகுதி ஈட்டுப்படிகள் ஆகியவை தொடர்ந்து தற்போதைய நிலவரத்தில் வழக்கில் உள்ளவாறு கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனினும் நலவாழ்வுப்படியானது அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியின் நான்கு விழுக்காடு அல்லது குறைந்தபட்சம் ரூ.100 மாதம்தோறும் வழங்கப்படுகிறது.

7.3.1 சலவைப்படி:

சீருடை வழங்கப்பட்டுள்ளவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலவைப்படி வீதம் ரூ.20-லிருந்து ரூ.30 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.3.2. தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களுக்கான ஓய்வூதியச் சலுகைகள் திட்டம்:

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களின் விருப்பத்தின் அடிப்படையில் இந்தியாவிலேயே தன்னிகரற்ற ஓய்வூதியச் சலுகைத் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் நீண்ட காலத் தேவையை நிறைவு செய்யும் மூன்றாவது சலுகை ஆகும். சுருக்கமாகக் கூறினால் 1-9-1992ஆம் நாளில் கழகத்தில் பணியாற்றும் நிரந்தரப் பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்காகவும் ரூ.1000, 40 சம தவணைகளில் இத்திட்டத்திற்காக தம் பங்குத் தொகையாக நிர்வாகம் மேற்படி நிதியில் பணத்தை செலுத்தும். தவிரவும் நிரந்தரப் பணியாளர்களுக்கும் 1-9-1992-க்கு பிறகு நிரந்தரப்பணிக்கு அமர்த்தப்படும் இதர பணியாளர்களும் தங்கள் பங்காக மாதம் ரூ.50 வீதம் ஓய்வு பெறும் தேதி வரையிலோ அல்லது கழகத்தை விட்டு வெளியேறும் நாள் வரையிலோ மேற்படித் திட்டத்திற்காக மேற்படி நிதியில் பங்குத் தொகை செலுத்த வேண்டும்.

தொடக்கத்தில் 1-9-1992 முதல் 31-8-1997 வரை ஓய்வு பெறும் ஒவ்வொரு பணியாளர்களுக்கும் முதல் கட்டமாக மாதம் ரூ.300 அவர்களுடைய வாழ்நாள் வரை வழங்கப்படும். அடுத்தடுத்து வரும்

1995 ஏப்ரல் 10]

5 ஆண்டுகளில் ஓய்வு பெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் முறையே ரூ.450, ரூ.600, ரூ.750, ரூ.1000 மற்றும் ரூ.1250-ம் மாதாமாதம் வழங்கப்படும். இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கு என ஒரு நிர்வாகியை அரசு நியமித்துள்ளது.

7.3.3. விருப்ப ஓய்வுத் திட்டம்:

விருப்ப ஓய்வுத் திட்டத்தின் கீழ் இன்னும் பணியாற்ற வேண்டிய எஞ்சிய பணிக்காலத்திற்கு பணியாளர்களுக்கு ஆண்டுதோறும் வழங்கும் தொகை ரூ.7500-ல் இருந்து ரூ.8,500-ஆகவும் உச்ச அளவாக வழங்கும் தொகை ரூ.60,000-ல் இருந்து ரூ.68,000-ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.3.4. தொழிலாளர் வைப்பீட்டு நிதி மற்றும் பணிக்கொடைத் திட்டத்தின் கீழ் நிபமனம்:

ஒவ்வொரு தொழிலாளர்களுக்கும் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை தொழிலாளர் வைப்பீட்டு நிதி, பணிக்கொடைத் திட்டம் மற்றும் ஓய்வுக் கால சேமநல நிதித் திட்டத்தின் கீழ், குறிப்பிட்ட படிவத்தில் நிபமனதாரர்கள் நியமனம் செய்யப்படுகிறார்கள்.

7.3.5 சட்ட ஆலோசனை கட்டணச் செலவை ஈடு செய்தல்:

1-9-1992 ஆம் நாள் முதற்கொண்டு ஓட்டுநர் ஒருவர் தன் பணிக்காலத்தின் போது ஏற்பட்ட விபத்துக் குறித்து நீதிமன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபராதி என்றோ அல்லது சந்தேகப் பலன் அடிப்படையில் நிரபராதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் அத்தகைய ஓட்டுநருக்கு மோட்டார் விபத்து கேட்புரிமை தீர்ப்பாயத்தின்படி முடிவு என்னவாக இருந்தபோதிலும் அவ்வழக்கிற்காக சட்டக் கட்டண உதவித் தொகையாக ரூ.500 வழங்கப்படுகிறது. 1-9-1992 ஆம் நாள் முதற்கொண்டு படியில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள் விபத்துக்குள்ளாகி நடத்துநர் மீது தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் நீதிமன்றத்தின் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபராதி என்றோ அல்லது சந்தேகப்பலனை அளிப்பதன் மூலம் நிரபராதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் மோட்டார் வாகன தீர்ப்பாயத்தின் முடிவு என்னவாக இருந்தபோதிலும் வழக்கிற்கான சட்டக் கட்டண உதவித் தொகையாக ரூ.500 நடத்துநருக்கு வழங்கப்படுகிறது.

[1995 ஏப்ரல் 10]

7.3.6 காலணி:

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் காலணி வழங்குதல் பின்வருமாறு முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. தகுதியுடைய ஒரு தொழிலாளர் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ஒரு ஜோடி காலணி மற்றும் நான்கு ஜோடி காலுறைகளும் அல்லது எட்டு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை ஒரு ஜோடி மிதியடிகளும் அதாவது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மூன்று ஜோடி மிதியடிகளும் பெறத் தகுதி உடையவராவார்.

7.3.7. படிப்பு உதவித் தொகை:

ஒரு தொழிலாளியின் மகனோ அல்லது மகளோ பல் மருத்துவம் மருந்தாக்கியல் கால்நடை மருத்துவம் உட்பட மருத்துவம், பொறியியல், வேளாண்மை மற்றும் சட்டம் போன்ற தொழில் கல்வி பட்டப்படிப்பில் முழு நேர மாணவ, மாணவியாக படித்தால் சில நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில் அத்தொழிலாளர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு தகுதி அடிப்படையிலான படிப்பு உதவித் தொகையாக ரூ.1000-க்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது.

7.3.8. கல்வி முன்பணம்:

தொழிலாளரின் குழந்தைகள் பள்ளிகளில் மற்றும் கல்லூரிகளில் பயின்றால் சரியான சான்றின் அடிப்படையில் அத்தொழிலாளருக்கு ஒவ்வொரு ஆண்டும் மே மாதம் ரூ.750 கல்வி முன்பணமாக வழங்கப்படுகிறது.

7.3.9. தொழில் வகையில் உடல்நலம்:

மோல்டிங், கேஸ்டிங், டயர் புதுப்பித்தல், நைட்ரைடிங், ஸ்பிரே பெயிண்டிங், டிகிரிசிங் மற்றும் எப்.ஆர்.பி. பிரிவுகளில் பணியாற்றும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் ஒவ்வொரு பணிநாளிலும் 100 மில்லி பால் வழங்கப்படுகிறது. மேலும் 2 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மருத்துவச் சோதனை செய்யப்பட்டு, வேண்டிய மருத்துவ வசதி செய்து தரப்படுகிறது. ஒட்டுநர்களின் கண் பார்வையினைச் சோதிக்கும் பொருட்டு தமிழ்நாடு நகர வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு பார்வைத் திறன் சோதனைக் கருவி (Vision Screener) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் இருதயம், கண், பல், காது, மூக்கு, தொண்டை, நீரிழிவு (E.N.T., Diabetics, Alcoholic) மருத்துவச் சிகிச்சைப் பிரிவுகள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அமைந்துள்ளன.

1995 ஏப்ரல் 10]

7.3.10. விடுப்புச் சலுகைகள் (Leave Benefits)

1-9-1992 முதல் ஆண்டு ஒன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு (Sick Leave) 11 நாட்களிலிருந்து 12 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.3.11. ஓட்டுகைப் படி (Steering allowance)

(அ) போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்கு, பேருந்துகளின் இயக்கத் தொலைவு மற்றும் நகர, பெருநகர மற்றும் மலைப்பகுதி பேருந்துகளுக்கு ஏற்றவாறும், பணி நேரங்களுக்கு ஏற்பவும் ரூ.1-50 முதல் ரூ.4-00 வரை ஓட்டுகைப்படி முறைப்படுத்தப்பட்டு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. முறைமாற்றுப் பணியில் முழுமையாக எல்லாப் பயணத் தடவைகளும் ஓட்டி கிலோ மீட்டர் இழப்பில்லாமல் பணி முடித்தவர்களுக்கு இந்த ஓட்டுகைப்படி வழங்கப்படுகின்றது. இரவுப் பணி ஆற்றும் ஓட்டுநர்களுக்கு ஓட்டுகைப் பணி இரட்டிப்பாக வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) 1-9-92 முதல் ஒவ்வொரு நிரந்தர நடத்துநர்களுக்கும் பேருந்துகளில் பணிபுரியும் போது சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு பயணத் தடவைகள் எதுவும் குறையாமல் குறிப்பிட்ட கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு குறையாமல், முழுமையாக இயக்கப்பட்ட ஒவ்வொரு பணிக்கும் ரூ.1-வீதம் நடத்துகைப்படி வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

7.3.12. “ஆளுக்கொரு வீடு திட்டத்தின்” கீழ் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் வீட்டு வசதிக்காக குடியிருப்புகள் கட்ட தொழிலாளர் வீட்டுவசதிச் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. சாலை வசதிகள், தெருவிளக்கு மற்றும் குடிநீர் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கான மொத்த மதிப்பீட்டில் அதிகபட்சமாக 9 விழுக்காடு செலவு செய்ய சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதுகாறும், 4,509 வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. 27 வீடுகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் 936 வீடுகள் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

7.3.13. தமிழ்நாடு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் மூலமாக வீட்டு வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கு கழல் நிதியாக ரூ. 1.5 கோடி அளவிற்கு நிதிதரட்ட “கழல் முறை வீட்டு நிதித் திட்டத்தை” (Revolving Housing Fund Scheme) அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. தற்காலிக திட்டத்தின் படி வீட்டுமனைகளின் விலையில் 33.33 விழுக்காடு முதல்

[1995 ஏப்ரல் 10]

50 விழுக்காடு வரை நிரந்தரமாக்கப்பட்ட மாநிலப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் இச்சுழல் நிதியில் இருந்து கடன் பெறுவதற்காக தமிழ்நாட்டில் உள்ள ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் தொடக்கத்தில் ரூ.10 இலட்சம் சுழல்முறை வீட்டு நிதியாக போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தில் குறித்தகால வைப்பீடாக (Fixed Deposit) இணை வைப்பீட்டாளர்களாக (Joint Holder) முதலீடு செய்ய வேண்டும். சுழல்முறை நிதிக்கான விதிமுறைகள் கோட்பாடுகள் ஆகியவற்றை உருவாக்க நிர்வாக இயக்குநர், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், முதுநிலை மேலாளர் (நிதி) போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மற்றும் நிதிக்கட்டுப்பாட்டு அலுவலர் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியோர்களைக் கொண்ட ஒரு குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. அக்குழுவின் அறிக்கை அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

7.3.14. ஊதியக் கொடை

1993-94 ஆம் ஆண்டில் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தகுதியுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு மாத ஊதியம், அகவிலைப்படி, மற்றும் நகர ஈட்டுப்படி/கிராமப் படியில் ஊதியக் கொடையான 8.33 விழுக்காடு மற்றும் கருணைத் தொகையாக 7.92 விழுக்காடு வழங்கப்பட்டது. பணியாளர்களுக்கு இவ்வருடம் ஊதியக் கொடை தகுதி உடைய காலத்திற்கு மட்டுமே வரையறுக்கப்பட்டிருப்பினும் கருணைத் தொகை முழு ஆண்டுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

7.3.15 திருமணக் கடன்:

போக்குவரத்துக் கழக நிரந்தர ஆண் தொழிலாளர் அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்பட்ட திருமணக் கடன் ரூ.3000-லிருந்து ரூ.4,500-ஆகவும் பெண் தொழிலாளர் அல்லது தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் திருமணக் கடன் ரூ.5000-லிருந்து ரூ.6,500-ஆகவும், சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு 1-9-92 முதல் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.3.16. ஈமச் சடங்கு செலவுகள்:

பணிக்காலத்தில் இறக்க நேரிடும் போக்குவரத்து ஊழியருக்காக அல்லது அவரது குடும்ப உறுப்பினர்களுக்காக உடனடி உதவி அளிக்கும்பொருட்டு கீழ்க்கண்டவாறு திரும்ப வசூலிக்கப்படாத மானியம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

1995 ஏப்ரல் 10]

(அ) போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர் இறப்பிற்கு ரூ.500/-

(ஆ) குடும்ப உறுப்பினர் இறப்பிற்கு ரூ.250/- (போக்குவரத்துக் கழக ஊழியரின் மனைவி/கணவர், திருமணமாகாத குழந்தைகள், தந்தை, தாய் மற்றும் தொழிலாளியை சார்ந்திருக்கும் விதவை மகள் ஆகியோர் குடும்ப உறுப்பினர் ஆவர்.)

7.3.17. சீருடை மற்றும் உடை :

போக்குவரத்து ஆண் ஊழியர்களுக்கு 2 ஜதை டெரிக்காட்டன் சீருடைத் துணியும், பெண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு பாலியஸ்டர் சேலைகள், அல்லது மூன்று பருத்தி சேலைகளும் மற்றும் மூன்று பாலியஸ்டர் இரவிக்கைத் துணிகளும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வழங்கப்படுகிறது. ஆண்டொன்றுக்கு ஆண் ஊழியர்களுக்கு 1 ஜதைக்கான தையற்கூலி ரூ.65-லிருந்து ரூ.80/- ஆகவும், பெண் ஊழியர்களுக்கான தையற்கூலி ரூ.25-லிருந்து ரூ.40-ஆகவும் உயர்த்தி வழங்கப்படுகிறது. மலைப்பகுதியென அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட இடங்களில் ஒவ்வொரு ஊழியருக்கும் ஒரு கம்பளிச் சட்டை ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது. சமவெளியில் இருந்து மலைப்பகுதிக்கு முறையாக (Regularly) பேருந்து இயக்கும் ஒட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு கம்பளி கழுத்துக் குட்டை (Muffler) ஆண்டுதோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

போக்குவரத்துக் கழக பணியாளர் சங்கங்களும் மற்றும் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குநர்களும், சீருடைக்காக 'பின்னி' துணியினை விலைக்கு வாங்கலாம் என விருப்பம் தெரிவித்துள்ளனர். அவ்வாறே அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குநர்களுக்கும், சீருடைக்காக 'பின்னி' துணியினை வாங்குவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

7.3.18. முந்தைய தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றி தற்பொழுது மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரிந்த பணிக்காலத்தையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ள அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

7.3.19. விடுமுறை இல்லம்:

அரசு போக்குவரத்துப் பணியாளர்கள், முக்கிய சுற்றுலா மையங்களான உதகமண்டலம், கொடைக்கானல், குற்றாலம், மற்றும்

[1995 ஏப்ரல் 10]

கன்னியாகுமரி போன்ற இடங்களில் சகோதர கழகங்களின் விடுப்பு இல்லங்களில் தங்களின் குடும்பத்துடன் தங்கும் வசதிகளை அனுபவிக்கிறார்கள்.

7.3.20. சுழல் கோப்பை:

தமிழகத்தில் சிறப்பாக சேவை புரியும் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் பெயரில் சுழல் கோப்பை ஒன்று வழங்கலாம் என அரசு தீர்மானித்தது. அதன் அடிப்படையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு மூன்று பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு புரட்சித் தலைவர் பெயரில் மூன்று சுழல்கோப்பைகள் வழங்கலாம் என அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது.

பிரிவு (அ): புறநகர்களில் பேருந்துகளை இயக்கும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

பிரிவு (ஆ): திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம் (நீண்ட தூரம் இயக்கப்படும் பேருந்துகளைக் கொண்டவை)

பிரிவு (இ): பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகரங்களிலும், மலைப்பகுதியிலும் இயக்கப்படும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்)

ஒவ்வொரு ஆண்டுதோறும் (நிதி) அரசு ஏற்படுத்தியுள்ள குழுவகுத்துத் தந்துள்ள வழிமுறைகளின்படி (Norms) சிறப்பாகச் சேவை புரியும் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் கண்டறிந்து இந்த மூன்று சுழல் கோப்பைகளையும் வழங்க முடிவு செய்துள்ளது.

1993-94 ஆம் ஆண்டில் சிறப்பாகப் பணிபுரிந்ததற்காக மூன்று பிரிவுகளிலிருந்தும் கீழ்க்கண்டவாறு மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டு சுழல் கோப்பைகள் வழங்கப்படவுள்ளன.

பிரிவு (அ): அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம்.

பிரிவு (ஆ): டாக்டர் புரட்சித் தலைவி ஜெ.ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம்.

பிரிவு (இ) பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்.

1995 ஏப்ரல் 10]

7.3.21. போராட்டம் இல்லா ஆண்டு: அரசு போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்திற்கும் பணியாளர்களுக்கும் இடையே 1994-95 ஆம் ஆண்டு நெருங்கிய நல்லுறவு நிலவியது. பணியாளர்களுக்கு வேண்டிய அனைத்துத் தேவைகளும் வெகுவாக நிறைவு செய்ய முயன்ற காரணத்தாலும், நல்லிணக்கம் நிலவியதாலும், எந்தவிதமான போராட்டமும் இந்த ஆண்டு நடைபெறவில்லை என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

8. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கியின் நிதி உதவி:

உலக வங்கி தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சி திட்டத்தின் கீழ் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நிதி உதவி அளித்து வருகிறது. கூடுதலாக 150 வாகன அடிச்சட்டங்கள் வாங்கும் பணி நிறைவு பெற்றுள்ளது. உலக வங்கி 1995-96ல் உத்தேசமாக 550 வாகன அடிச்சட்டங்கள் வாங்குவதற்கு இசைவு அளித்துள்ளது. (பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 275+ டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் 275) பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் இத்திட்டத்தின் கீழ் 1995 சனவரித் திங்கள் வரை ரூ.55.71 கோடி செலவழித்துள்ளது.

9. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்:

9.1. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்துக்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும் குறைந்த வட்டியில் நிதியுதவி வழங்க வேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதியுதவி நிறுவனம் 1975ம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. எனவே நம் நாட்டின் பயணிகள் சாலை போக்குவரத்து தொழிற்சாலையில் முக்கிய பங்கு வகிக்கும் ஒரு தன்னிகரற்ற ஸ்தாபனமாக விளங்குகிறது. இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் வங்கியில்லா நிதி நிறுவனமாக பதிவு செய்யப்பட்டு வாகன முதலீட்டு நிறுவனமாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. எனவே போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் அவ்வப்போது உருவாக்கப்படும் விதி மற்றும் ஒழுங்குமுறை விதிகளுக்கு உட்பட்டு செயல்பட வேண்டியுள்ளது.

[1995 ஏப்ரல் 10]

நிதி சாதனை:

9.2. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் உருவானதிலிருந்து ஆதாயம் ஈட்டி வருகின்றது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக ஈட்டி வருகின்ற ஆதாயம் பின்வருமாறு:-

வருடம்	வரி ஒதுக்கீட்டிற்கு முன் ஆதாயம்	வருமானவரி	வரி ஒதுக்கீட்டிற்கு பின் ஆதாயம்
	(ரூபாய் லட்சத்தில்)		
1992-93	62.58	33.40	29.18
1993-94	269.01	142.82	126.19
1994-95	124.24		
(1995-ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் வரையில் தற்காலிகம்)			

கடன்:

9.3. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து 1995 சனவரி திங்கள் வரையிலான கால அளவில் ரூபாய் 1379.44 கோடி நிதி உதவி அளித்துள்ளது. அதன் விவரம் கீழ்வருமாறு:-

நிதியுதவி	ரூபாய் கோடியில்
1991-1992 வரை	830.79
1992-93	141.93
1993-94	168.58
1994-95	238.14

(1995 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் வரையில்)

1994-95ஆம் வருடத்தில் (1995 சனவரி வரை) தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் ரூ.238.14 கோடி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காக நிதியுதவி அளித்துள்ளது. இதுவரை போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுனத்தின் நிதியுதவியின் மூலம் மாநில போக்குவரத்துக்

1995 ஏப்ரல் 10]

கழகங்கள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை வாங்கும் வகையிலும் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் வகையிலும் இதுவரை சுமார் 19,357 பேருந்துகளை வாங்கியுள்ளன.

புதிய முயற்சி:

9.4. இந்த ஆண்டில் நிதி சீர்திருத்தங்களினால் ஏற்பட்ட வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப நிதி நிறுவனங்களும் துரிதமாக வளர்ச்சி அடையத் தொடங்கியுள்ளன. முன்னேற்றத்திற்கு ஏற்ப தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனமும், தவணை மற்றும் கழிவு/தள்ளுபடி முறைகளை மேற்கொள்ள முடிவு செய்துள்ளது. 1995-ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் வரை அசோக் லேலண்டில் 2774 பண்ப்பட்டியல் கழிவு செய்யப்பட்டு ரூ.2.26 கோடி தள்ளுபடி ஈட்டியுள்ளது.

வைப்பீட்டுத் தொகை:

9.5. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடர்ச்சியாக மக்களின் நம்பிக்கையைப் பெற்று அதனால் 1994-95ம் வருடத்தில் வைப்பீட்டுத் தொகையில் மிகச் சிறந்த வளர்ச்சியை அடைந்துள்ளது.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தில் 1975-76-ம் ஆண்டில் ரூ.1.31 கோடியாக இருந்த வைப்பீட்டுத் தொகை 31-1-1995 அன்றைய நிலவரப்படி ரூ.322.76 கோடியாக அதிகரித்துள்ளது.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1995-ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் வரை ரூ.82.47 கோடி நிகர வைப்பீட்டுத் தொகையைத் திரட்டியுள்ளது. 1995-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் வரை திரட்டப்பட்ட மொத்த வைப்பீடு ரூ.138.05 கோடியாகும். வைப்பீட்டாளர்களுக்கு மனநிறைவு அளிக்கும் வகையில் சேவை செய்ததால் இது சாத்தியமாயிற்று. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் வைப்பீட்டாளர்களின் எண்ணிக்கை 31-3-1994 வரையில் 51238 ஆக இருந்தது. 31-1-95 வரை 66610 ஆக கீழ்க்கண்ட இரு வைப்பீட்டுத் திட்டங்களின் மூலம் மிக விரைவாக வளர்ந்துள்ளது.

(1) காலமுறை வட்டி அளிப்புத் திட்டம்

(2) மாத பன்மடங்குப் பணம் பெருக்கத் திட்டம்

[1995 ஏப்ரல் 10]

புதிய வைப்பீட்டுத் திட்டம்:

9.6. அரசுப் பணியாளர்களுக்கும் மற்றும் அனைத்து அரசு பொதுத்துறை நிறுவனப் பணியாளர்களுக்கும் பயனளிக்கும் பொருட்டு ரூ.1,000-த்தினை குறைந்தபட்ச முதலீடாகக் கொண்டு, ஒவ்வொரு ஐந்தாண்டு முடிவிலும் பெருந்தொகை கிடைக்கும் வண்ணம், 1992-93-ம் ஆண்டிலிருந்து அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கும் புதிய திட்டத்தில் 25-ஆம், 30-ஆம், 35-ஆம் மற்றும் 40-ஆம் ஆண்டு முடிவில் பெறப்படும் தொகை கீழ் வருமாறு:-

வைப்புத்தொகை	ரூ.1,000
25 ஆண்டுகளுக்குப்பின்	ரூ.32,482
30 ஆண்டுகளுக்குப்பின்	ரூ.65,160
35 ஆண்டுகளுக்குப்பின்	ரூ.1,30,712
40 ஆண்டுகளுக்குப்பின்	ரூ.2,62,208

இத்திட்டத்திற்கான வரவேற்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவன பணியாளர்கள், 42,000 பேரை உள்ளடக்கியதாக பெரும் உற்சாகமளிக்கக் கூடியதாக உள்ளது.

இந்திய ரிசர்வ் வங்கி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் வெளிநாடுகளில் வசிக்கும் இந்தியர்களின் வைப்பீட்டுத் தொகையையும் ஏற்க அனுமதி அளித்துள்ளது. இதுவரை 21 வெளிநாடுகளில் வசிக்கும் இந்தியர்கள் ரூ.4.21 இலட்சம் வைப்பீட்டுத் தொகையாளர்களாக கிடைக்கப் பெற்றுள்ளார்கள்.

புதிய கிளைகள் அமைத்தல்:

9.7. நாட்டுப்புறப் பகுதிகளில் இயல்திறம் கொண்ட வைப்பீட்டுத் தொகைகளை வெளிக்கொண்டு வரும் வகைகளில் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி மதுரை மற்றும் ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் கிளைகளை உருவாக்கியுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வங்கிகளோடு ஒப்பிடுகையில் குறைவான வட்டி விகிதத்தில் நிரந்தர உதவியினை போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் அளிக்க இயலுவதன் மூலம் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வரவு-செலவுத் திட்ட ஒதுக்கீடு

1995 ஏப்ரல் 10]

செய்வதிலிருந்து அரசுக்கு பெருமளவில் விடுதலை/நிவாரணம் கிடைக்க ஏதுவாகிறது.

10. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஆலோசனை பணிக்குழு:

10.1. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு 1984 ஏப்ரல் மாதம் முதல் அரசுத் துறை நிறுவனமாக நிறுவப்பட்டது. அது சாலைப் போக்குவரத்துத்துறை மற்றும் கணினி துறையிலும் கீழ்க்கண்ட தனது இரண்டு பிரிவுகளின் மூலமாக ஆலோசனைப் பணிகளை வழங்கி வருகிறது.

(1) பயணிகள் சரக்குப் போக்குவரத்துப் பிரிவு.

(2) பணி ஏற்பாட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணினி மேம்பாட்டுப் பிரிவு.

10.2. மேலே குறிப்பிட்டுள்ள பிரிவுகள் தகுதியும், அனுபவமும் உள்ள ஆலோசகர்களைத் தன்னகத்தே கொண்டுள்ளன. மேலும், இந்நிறுவனம், சிறந்த தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களை தமிழ்நாட்டிலுள்ள ஏனைய சகோதரப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மற்றும் அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்தும், ஆலோசனைப் பணித்தன்மைக்கேற்பத் தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது.

10.3. இந்நிறுவனத்தின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் தொடர்ந்து ரூ. 2.00 இலட்சமாக இருந்து வருகிறது. இந்நிறுவனத்தின் சேம நிதியும், உபரிநிதியும் அதிகரித்துள்ளது.

1994-95 ஆம் ஆண்டில், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழுவின் மூலம் தொகை ரூ. 70.00 இலட்சம் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது கடந்த ஆண்டை விட குறிப்பிடத்தக்க வகையில் அதிகரித்து, கடந்த ஆண்டைவிட இரு மடங்காகும்.

பயணிகள்-சரக்குப் போக்குவரத்துப் பிரிவு, ஈரோடு, திருநெல்வேலி, திருப்பூர் மற்றும் தூத்துக்குடி. ஆகிய இடங்களில் பயணிகள்/சரக்குப் போக்குவரத்து முன்னேற்றத்திற்கான திட்டங்களையும் கோயம்புத்தூரில் பயணிகள் சரக்குப் போக்குவரத்து விரிவாக்கத் திட்டங்களையும் தயார் செய்யும் பணிகளை மேற்கொண்டுள்ளது. இந்தப் பிரிவு, அண்ணாசாலை நெடுக சாலைப்போக்குவரத்துக்கு மட்டுமின்றி மேனிலைப் பேருந்து பாதை (Elevated Busway) அமைக்கும் மதிப்பு மிகுந்த பெரிய திட்டத்தை

[1995 ஏப்ரல் 10]

செயல்படுத்துவதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் பற்றியும் ஆய்வு செய்து வருகிறது. இந்த ஆய்வுக்காக வெளியிலிருந்து நியமிக்கப்பட்ட வல்லுநர்களின் முயற்சியினால் போக்குவரத்துப் பொறியியல், இட அமைப்பியல், புவியியல் தொழில் நுட்பம், சமுதாய கூட்டமைப்பு, திட்டங்களின் செயல் விளைவு, சுற்றுப்புறச் சூழல்களின் செயல் விளைவு, வடிவமைப்பு பற்றிய ஆய்வின் பெரும்பகுதி முற்றுப் பெற்று விட்டது. செய்து முடிக்க வேண்டிய இத்திட்டத்தில் மிகப் பெரும் பகுதியில் இந்நிறுவனம் தன்னிறைவைப் பெற்றுவிட்டது.

சிறைக் கைதிகளின் கண்காணிப்பு முறைக்காகவும், சிறைத்துறையில் நிருவாக தகவல், தமிழ்நாடு குடிசை மாற்று வாரிய மேம்பாட்டு நிருவாக தகவல், எரிசக்தி நிதி நிறுவனத்திற்குண்டான மற்றும் தமிழ்நாடு உள்ளமைப்புக்குண்டான முதலீடு கணக்கு செயல்முறை ஆகியவற்றுக்கான கணினி மேம்பாட்டு செயலை ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது.

இப்பிரிவு பம்பாயில் உள்ள பெஸ்ட் நிறுவனத்திற்காக நிதி மற்றும் செயல்முறை திட்டத்திற்கான கணினி மேம்பாட்டையும் புதிததாக மேற்கொண்டுள்ளது. மேலும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கணக்கு செயல் பிரிவுக்காகவும், தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தில் ஏற்படும் பயண மாறுதலுக்குண்டான இழப்பு சம்பந்தப்பட்டவைகளை கவனிக்கவும் கணினி முறையை இப்பிரிவு புதிதாக மேற்கொண்டுள்ளது.

இந்நிறுவனத்தால் இது வரையில் அளிக்கப்பட்டுள்ள கணினி மேம்பாட்டுத் திறன் பயிற்சியினால் அரசுத் துறை மற்றும் பொதுத்துறை நிறுவனங்களைச் சார்ந்த சுமார் 1,000 நபர்கள் பயனடைந்துள்ளனர்.

11. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்:

1976-ம் ஆண்டில் துவக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் சங்கங்கள் பதிவுச் சட்டம் 1860-இன் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு 1994-95-இல் 19-வது வருடத்தை எட்டியுள்ளது. இந்நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நன்மைக்காக மேற்பார்வையாளர்கள் மற்றும் நிர்வாக அலுவலர்கள் பற்றிய ஆய்வு, தொழில்நுட்பவியல் வளர்ச்சி ஆகியதுறைகளில் பயிற்சி அளித்து வருகிறது. இது தவிர சாலைப் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட சிக்கல்களை ஆராய்ச்சி செய்யும் பணியையும் மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் வாங்கப்படும் உதிரி பாகங்களின் அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக மாதிரிகளை

1995 ஏப்ரல் 10]

ஆய்வு செய்யும் பணியையும் மேற்கொண்டுள்ளது. மேலும் போக்குவரத்துக் கழக நன்மைக்காக போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர், மேற்பார்வையாளர் மற்றும் மேலாளர் ஆகியோர்களுக்கு உள்பயிற்சி அளிக்கும் பணியையும் மேற்கொள்கிறது.

ஈரோட்டில் உள்ள தானியங்கி ஊர்தி சம்பந்தப்பட்ட ஆராய்ச்சி செய்யப்படும் புத்தறிவு தொழில் சம்பந்தப்பட்ட தொழில் நுட்பக் கழகம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் இயங்கி வருகிறது. பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி மற்றும் ஆராய்ச்சி மையம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் கீழ் இயங்கி வருகிறது. இதுவரை மூன்று தொகுதியாக மாணவர்கள் கல்லூரியில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளார்கள். தற்போது பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியில் 60 மாணவ, மாணவிகள் சேர்க்கப்படுகின்றனர்.

மாணவ, மாணவியருக்கு தனித்தனி தங்கும் விடுதிகளும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. வெளி நோயாளிகளைக் கவனிக்கும் 300 படுக்கை வசதி கொண்ட கட்டிடமும், முடிவுபெற்று பயன்படுத்தப்படுகிறது. மருத்துவ அதிகாரிகள் தங்குவதற்கான வீட்டுவசதிக் கட்டிடமும் முடிவு பெற்று அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

மகப்பேறு சம்பந்தப்பட்ட கட்டிடமும், மாணவர்களுக்குக் கூடுதல் தங்கும் விடுதி கட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், சென்னை, பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் மூன்று பஸ்தொழில் (Polytechnic) பயிலகங்கள் தொடங்கியுள்ளது. இப்பயிலகங்கள் ஒவ்வொரு தொழிலகத்திலும் முறையே 60 மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுகின்றனர். 1995-96-ஆம் ஆண்டில் இம்மூன்று பயிலகங்களில் மாணவர்கள் சேர்க்கை எண்ணிக்கை 120 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. 1994-95-ம் ஆண்டு முதல் இம் மூன்று பயிலகங்களும் அதனதன் சொந்தக் கட்டிடத்தில் இயங்கி வருகின்றன.

இந்த தொழில்நுட்பக் கல்லூரியிலும், பஸ்தொழில் பயிலகங்களிலும் 50% மாணவர்கள் சேர்க்கை அரசால் நிரப்பப்படுகிறது. மீதமுள்ள சேர்க்கை எண்ணிக்கை போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு அவர்களின் தகுதியின் அடிப்படையில் அளிக்கப்படுகிறது. இந்தப் பயிலகங்கள் போக்குவரத்துக் கழக பணியாளர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட தொகையால் வரும் வட்டியின்

[1995 ஏப்ரல் 10]

மூலம் பராமரிக்கப்படுகிறது. இந்த சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் கும்மிடிப்பூண்டியில் ஓட்டுநர்களுக்கு கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பதற்கான பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்று இயக்கி வருகிறது.

12.0 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை.

12.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஒரு பணித் துறையாக செயலாற்றி வருகின்றது. மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 7,000 அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு பணியை இத்துறை செய்து வருகின்றது. 17 தானியங்கிப் பணிமனைகள் சென்னை மற்றும் மாவட்ட தலைநகரங்களிலும் ஒரு சுத்திகரிப்பு நிலையம் சென்னையிலும் உள்ளன. மாவட்டங்களில் உள்ள பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை நல்ல முறையில் மேற்பார்வையிட இரண்டு மண்டல துணை இயக்குநரகங்கள் ஒன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும், மற்றொன்று சேலத்திலும் உள்ளன. அரசு வாகனங்களை நல்ல முறையில் பராமரிக்கும் பொருட்டு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு பணிமனை ஏற்படுத்த அரசு கொள்கை அளவில் ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது.

அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் பொருட்டு சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கும் நிலையங்களும் மற்றும் தஞ்சை, மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சிராப்பள்ளி, தர்மபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பணிமனைகளில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் வழங்கும் நிலையங்களையும் இத்துறை இயக்கி வருகிறது.

12.2 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறையால் 1994-95-ம் ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

1. 1994-95-ம் ஆண்டில் முடிக்கப்பட்ட திட்டங்கள்

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

- | | |
|---|------|
| 1. அரசு மத்திய தானியங்கி பணிமனையில் புகைமானி வழங்கப்பட்டது. | 2.50 |
| 2. சிவகங்கை அரசு தானியங்கிப் பணிமனைக்கு கூடுதல் பணியாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டது. | 0.55 |
| 3. பொருள் மேலாண்மை அலகில் கூடுதல் பணியாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டது. | 0.57 |

1995 ஏப்ரல் 10]

4. அரசு தானியங்கிப் பணிமனை, சிவகங்கை, இராமநாதபுரம் மற்றும் ஈரோட்டில் தொலைபேசி இணைப்புகள் ஏற்படுத்துவது. 0.70
5. அரசு மத்திய தானியங்கிப் பணிமனையில் உள்தொலைபேசி வசதி ஏற்படுத்தப்பட்டது. 0.70

மொத்தம்

5.02

(2) 1994-95-ம் ஆண்டில் நடைமுறையில் உள்ள மொத்த திட்டங்கள்

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

- (1) இயக்ககத்தில் கணணி நிறுவுதல் 5.00
- (2) அரசு தானியங்கிப் பணிமனைகளில் உள்ள உடைந்துபோன மரத்தளவாடங்களுக்கு பதில் இரும்புத் தளவாடங்கள் மாற்றுவது 1.50
- (3) இயக்ககத்தில் உள்ள 2+6 தொலைபேசி இணைப்பிற்கு பதிலாக 3+9 இணைப்பாக மாற்றுவது 0.48
- (4) சென்னையில் உள்ள முக்கிய நபர்களின் ஊர்திகளை பழுதுபார்க்கும் பணிக்குடம் நிறுவ 1993-94-ஆம் ஆண்டில் ஒப்பளிப்பு செய்யப்பட்டது. 7.00

மொத்தம்

13.98

(3) 1995-96-ம் ஆண்டில் மேற்கொள்ள பரிசீலனையில் உள்ள திட்டங்கள்

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

- (1) புதிய உபகரணங்களைக் கொண்டு அரசு தானியங்கிப் பணிமனைகளை நவீனப்படுத்துதல் 16.95
- (2) மதுரையில் மண்டலத் துணை இயக்குநர் அலுவலகம் ஏற்படுத்துதல் 1.37
- (3) தூத்துக்குடியில் புதிதாக அரசு தானியங்கிப் பணிமனை திறப்பது 9.32
- (4) மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை பணியாளர்களுக்கு அடிப்படை வசதிகள் ஏற்படுத்துவது 2.26

[1995 ஏப்ரல் 10]

(5) இயக்குநர் அலுவலகத்தை விரிவு படுத்துதல்	0.84
(6) திண்டுக்கல் அரசு தானியங்கிப் பணிமனையில் சைக்கிள் நிறுத்துமிடம், தொழிலாளர்கள் ஓய்வு அறை மற்றும் நேரம் காப்பாளர் அறை கட்டுதல்	3.32
மொத்தம்	34.06

13. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை

13.1. தமிழ்நாட்டில் கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம் ஆகிய இரு நடுத்தர துறைமுகங்களையும், இராமேஸ்வரம், பாம்பன், வாலிநோக்கம், குளச்சல் மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய ஐந்து சிறு துறைமுகங்களையும், தமிழக அரசு நிர்வகித்து வருகிறது. பெரிய துறைமுகங்களான சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய இரண்டும் மைய அரசால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களில் நிர்வாகப் பராமரிப்புப் பணிகளைச் செய்வது தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறையின் முக்கியப் பணியாகும்.

13.2. செங்கை எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம் எண்ணூர் அருகில் தனியார் நிறுவனமான ஈ.ஐ.டி. பாரி (இந்தியா) டிமிடெட், சென்னை அவர்கட்கென அம்மோனியா மட்டும் இறக்குமதி செய்யப்பட ஒரு சிறு துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் மைய அரசும் இதனை சுங்கத் துறைமுகமாக அறிவித்துள்ளது.

துறைமுகத்திற்கான நிலம், குத்தகை அடிப்படையில் ஈ.ஐ.டி. பாரி (இந்தியா) லிமிடெட் அவர்களால் பெறப்பட்டுள்ளது. பலவகை நங்கூரமிடப்பட்ட மிதவை முறையினை பொருத்தப்படுவதற்கான முதற்கட்ட ஆய்வு தற்போது நடைமுறைப்படுத்தப்பட உள்ளது.

வினில் குளோரைடு, மோனோமர், எல்.பி.ஐ. போன்றவைகளை கையாளுவதற்கான சிதம்பரனார் மாவட்டத்திலுள்ள புன்னக்காயலை ஒரு சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்க வேண்டி திருவாளர்கள் தாரங்கதாரா இரசாயன டிமிடெட் அவர்களால் தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மேற்படி கம்பெனியின் வேண்டுகோள் இத்துறையினால் பரிசீலிக்கப்பட்டு புன்னக்காயலை சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்கப்படுவதற்கான கருத்துரு துறைமுகத் துறையிடமிருந்து அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. தற்போது இப்பொருள் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

1995 ஏப்ரல் 10]

தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பல்வேறு துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்யும் முக்கியப் பொருட்களின் விவரம் பின்வருமாறு:-

ஏற்றுமதி	இறக்குமதி
வெங்காயம்	உரம்
இல்மனைட் மணல்	ஃப்ளவர்ஸ்பார்
பெல்ட்ஸ்பார்	புரொபலின் வாயு
பொதுச்சரக்கு	

13.3. சிறு துறைமுகங்களால் 1993-94-ஆம் ஆண்டில் 79,551 டன்களும், 1994-95-ஆம் ஆண்டில் டிசம்பர், 1994 முடிய 73,772 டன் சரக்குகளும் கையாளப்பட்டன.

இதைத் தவிர கடலூர் துறைமுகத்தின் மூலமாக எண்ணெய்ப் பொருட்களை இறக்குமதி செய்யும் முக்கிய நடவடிக்கையும் துவக்கப்பட்டுள்ளது. நடுக்கடலில் சரக்குகளை இறக்குதல், படகுகளுக்கு மாற்றுதல் ஆகிய பணிகளைச் செய்து, முகத்துவார கால்வாய் நிலைமைகளைக் கடந்து துறைமுகத்திற்கு எண்ணெய் பொருட்களைக் கொண்டு வருதல் ஒரு புதிய முயற்சியாகும். இதுவரை 7,917 டன் புரொபலின் வாயு இறக்கப்பட்டுள்ளது.

மணலி இராசயன பெட்ரோல் நிறுவனத்தால் பாலிபுரொபலின் இறக்குமதியினை மிக வெற்றிகரமாகக் கையாண்டு வருவதால் அதே உள்ளமைப்பு வசதிகளையும் சரக்குப் போக்குவரத்து வாகனங்களையும் பயன்படுத்தி எல்.பி.ஜி.யினை இறக்குமதி செய்ய அனுமதி கேட்டுள்ளன. எல்.பி.ஜி. ஏறத்தாழ எல்லா வகையிலும் பாலிபுரொபலின் தன்மைகளை கொண்டிருப்பினும் அதைவிட மிகக்குறைந்த அளவான அபாயத் தன்மை உடையதாக உள்ளது. சட்டப்படியான விதிமுறைகள் அனைத்தையும் பின்பற்ற எம்.பி.சி. நிறுவனம் இணக்கம் தெரிவித்துள்ளது. எல்.பி.ஜி. சரக்கினைக் கொண்ட முதல் கப்பல் கடலூர் துறைமுகத்தில் 1994 சனவரியில் வரப்பெற்றது.

இந்திய அரசின் தாராளமயமாக்கல் கொள்கையினால் பல்வேறு தனியார் மற்றும் கூட்டுத் தொழில் முனைவோர் தமிழ்நாட்டிலுள்ள துறைமுகங்கள் குறித்து விவரங்களைக் கோரிய வண்ணமுள்ளனர். இப்பொருள் தற்போது அரசின் பரிசீலனையிலுள்ளது.

[1995 ஏப்ரல் 10]

குளச்சல் துறைமுகத்தில் புதிதாகக் கட்டப்பட்ட ஆர்.சி.சி. தோணித்துறையின் மூலமாக 3000 டன்கள் சர்கான் என்னும் தாதுப் பொருள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

13.4. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறையின் துறைமுகங்களுக்கு அதிக அளவில் சரக்குகளைக் கையாள நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதில் அரசு தீவிரக் கவனம் செலுத்தியுள்ளது.

தனியார் முதலீடுகளை தமிழ்நாட்டிற்கு இடம் பெயரச் செய்ய குஜராத் கடற்சார் வாரியம் போன்ற வடிவமைப்பில் தமிழ்நாட்டிலும் கடற்சார் வாரியம் ஒன்றினை உருவாக்கிட அரசால் பரிசீலிக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு அரசு, தமிழ்நாடு கடற்சார் வாரியத்திற்கான சட்டதிட்ட விதிமுறைகளை ஏற்படுத்தி இந்திய அரசின் ஒப்புதலுக்கு அனுப்பியுள்ளது. இச்சட்டங்கள் வெகுவிரைவில் மாநில சட்டமன்றத்தால் நிறைவேற்றப்படவுள்ளன.

1994-95-ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையினரால் பின்வரும் திட்டங்கள் துவங்கப்பட்டு தற்போது அவற்றிற்கான பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

1. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்திலுள்ள கடுவையார் கால்வாய் தூர்வாருதல் ரூ.1000/- செலவில் மேற்கொள்ளுதல்.
2. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 1,000/- செலவில் மாதிரி ஆய்வுகள் உட்பட விரிவான திட்ட அறிக்கையைத் தயார் செய்தல்.
3. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 1.80 இலட்சம் செலவில் வழக்குப்பாதையை மேம்படுத்துதல்.
4. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் நேர்மின் அழுத்தப் பற்றவைப்பான் மின்னாக்கி டீசல் இயந்திரம் வாங்குதல்.
5. கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 15.36 இலட்சம் செலவில் மாதிரி ஆய்வுகள் உட்பட விரிவான திட்ட அறிக்கையைத் தயார் செய்வதைப் பூனாவிலுள்ள மைய நீர் மற்றும் சக்தி ஆராய்ச்சி நிலையத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மேற்கொண்டு ஏதேனும் செலவுகள் ஏற்படலாம் எனக் கருதி அடையாள ஒதுக்கீடாக ரூ. 1000/- கோரப்பட்டுள்ளது.

1995 ஏப்ரல் 10]

6. கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 13.85 இலட்சம் செலவில் 30 டன் திறனுள்ள தானியங்கி உருக்குப்படகு ஒன்றைக் கட்டுதல்.

7. கடலூர் புதிய துறைமுக அலுவலகக் கட்டிடத்தில் ரூ. 1.50 இலட்சம் செலவில் 75,000 லிட்டர் கொள்ளளவு கொண்ட தொட்டி ஒன்றைக் கட்டுதல்.

8. கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 4.00 இலட்சம் செலவில் விசைப்படகின் உட்பகுதியைக் கட்டுதல்.

9. கடலூர் துறைமுகத்தில் தோணித்துறைக்கு ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் மின்விளக்கு வசதி அமைத்தல்.

10. குளச்சல் துறைமுகத்திலுள்ள ஆர்.சி.சி. தோணித்துறைக்கு ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் தடுப்புக்காப்பு அமைப்பு வசதி அமைத்தல்.

சிறுதுறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான திட்டங்களுக்கு 1995-96-ம் ஆண்டிற்கு ரூ. 106 இலட்சம் முன்மொழிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

பின்வரும் புதிய திட்டங்கள் 1995-96-ம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்படவுள்ளன:-

கடலூர்

(அ) உபயோகத்தில் இருக்கும் உட்புற சாலைகளுக்கு தார் போடுதல் மற்றும் கலங்கரை விளக்கம், அலுவலகக் குடியிருப்புக்கு செல்லும் சாலைகளுக்கும் தார் போடும் வேலைக்காக ரூ. 4.50 இலட்சம்.

(ஆ) உப்பனாறு ஆற்றின் வடக்குக் கரையில் உள்ள ஆர்.சி.சி. கடற்பாலத்தின் உத்திரங்களை புதுப்பிக்க வேண்டிய பணிக்காக ரூ. 0.75 இலட்சம்.

(இ) கடலூர்/நாகை மணல் உறிஞ்சிக்கான உதிரிப் பாகங்களைப் புதுப்பித்தலுக்காக ரூ. 15.00 இலட்சம்.

குளச்சல்:

(அ) அலுவலர் குடியிருப்பில் பழுதுபட்ட ஒரு வேயப்பட்ட கூரையை அகற்றி கான்கிரீட்டினால் ஆன கூரை போடுதலுக்காக ரூ. 1.00 இலட்சம்.

[1995 ஏப்ரல் 10]

(ஆ) தற்போது உள்ள ஆர்.சி.சி. கடற்பாலத்தின் விரிவாக்கம் குறித்த அபிவிருத்திப் பணிகளை திட்டமிடுதலுக்காக ரூ. 10.00 இலட்சம்.

நாகப்பட்டினம்:

(அ) நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தினை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக ரூ. 0.01 இலட்சம்.

14. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம்.

14.1. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம் நிறுவனங்கள் சட்டம் 1956-ன்கீழ் 11-4-1974 அன்று நிறுவப்பட்டது.

14.2 பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் முக்கியப் பணி

தமிழ்நாடு மின்சாரவாரியத்திற்குத் தேவையான நிலக்கரியை ஹால்டியா, பாரதீப் மற்றும் விசாகப்பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்களிலிருந்து சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி துறைமுகங்களுக்கு கொண்டு வருவதேயாகும். கடந்த 10 ஆண்டுகளாக படிப்படியாக அதிகப்படியான நிலக்கரியை கொண்டு வந்துள்ளது. இந்த உயர்வு 540 சதவீதமாகும். இக்கழகமானது ஹால்டியா மற்றும் தூத்துக்குடி துறைமுகங்களில் அதிகப்படியாக நிலக்கரியை ஏற்றி இறக்குவதற்கு வசதியாக 40,000 டன் கொள்ளளவுடன் மூன்று கப்பல்கள் முறையே 1985-ம் ஆண்டு 1986-ம் ஆண்டு மற்றும் 1987-ம் ஆண்டு வாங்கப்பட்டு தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்காகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. சொந்தமான மூன்று கப்பல்களைத் தவிர வேறு பல இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகளிடமிருந்தும் வாடகைக்கு கப்பல்கள் பெறப்பட்டு தமிழ்நாடு மின்வாரியத்தின் நிலக்கரித் தேவையைப் பூர்த்தி செய்கின்றது. மின்வாரியத்திற்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரி ஆண்டுக்கு ஆண்டு அதிகரிப்பதால் கழகமானது எஸ்ஸார் கம்பெனி மூலம் கூட்டுத்துறையில் ஒரு நிறுவனத்தை ஏற்படுத்தி அதன் மூலம் பல கப்பல்களை வாங்கி மின்வாரியத்தின் அதிகப்படியான தேவையை பூர்த்தி செய்ய ஏற்பாடு செய்து 1994-ம் ஆண்டு மூன்று கப்பல்கள் வாங்குவதற்கு கூட்டுத்துறை நிறுவனம் ஒன்றைத் தனியே அமைப்பதற்கு அரசு அனுமதித்துள்ளது. அமைக்கப்படவிருக்கும் கூட்டுத்துறை நிறுவனத்தில் பங்கேற்பதற்கு உலகளவில் ஒப்பந்தப் புள்ளிகளை பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் கோரியது. இந்த விளம்பரத்தையடுத்து பல்வேறு கப்பல் கழகங்களிலிருந்து 27 விண்ணப்பங்கள் வரப்பெற்று ஆய்வு செய்யப்பட்டன. இந்த மூன்று கப்பல்களை வாங்குவதற்கு திருவாளர்கள்

1995 ஏப்ரல் 10]

எஸ்.ஆர். கப்பல் நிறுவனத்துடன் இணைந்து கப்பல் நிறுவனம் ஒன்றைத் தனியே அமைப்பதற்கு அரசு பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அனுமதி அளித்துள்ளது.

14.3. இக்கழகமானது அரசுத் துறையில் இலாபகரமாக இயங்கி வரும் கம்பெனிகளில் ஒன்றாகும். கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக இக்கழகம் ஈட்டிய நிகர இலாபம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1991-92 ரூ. 11.89 கோடி

1992-93 ரூ. 12.37 கோடி

1993-94 ரூ. 20.12 கோடி

1994-95-ம் ஆண்டு கழகமானது ரூ. 20 கோடி நிகர லாபம் ஈட்டும் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது.

1994-95-ம் ஆண்டிற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட 90 லட்சம் டன் அளவில் ஜனவரி 1995 வரை 83.19 இலட்சம் டன் நிலக்கரி கொண்டு வரப்பட்டு இருக்கின்றன. அதன் விவரம் வருமாறு:-

நிலக்கரி அளவு பயணங்களின் எண்ணிக்கை
(இலட்சத்தில்)

1. சொந்தக்கப்பல்கள்	14.43 மெட்ரிக் டன்	48
2. வாடகைக் கப்பல்கள்	68.76 „	230
	83.19 „	278

தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரியின் அளவு 1993-94-ஆம் ஆண்டு 100 இலட்சம் மெட்ரிக் டன்னிலிருந்து 2000-2001-ல் 230 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் தேவைப்படும் என்று கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. அதிகப்படியாகத் தேவைப்படும் நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்குத் தேவைப்படும் கப்பல்களை தனியார் கப்பல் கம்பெனிகளிடமிருந்து வாடகைக்கு அமர்த்தி, மற்றும் தனியார் துறையுடன் கூட்டுச் சேர்ந்து ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள கம்பெனி மூலம் கப்பல்களை வாங்கிச் சமாளிக்கத் திட்டமிட்டுள்ளது.

[1995 ஏப்ரல் 10]

இக்கழகமானது தனது தொழிலாளர்கள் குடியிருப்பதற்குத் தேவையான வீடுகளை ரூ. 31.77 லட்சம் செலவில் 1995-96-ம் ஆண்டு கட்டுவதற்குத் திட்டமிட்டுள்ளது.

விசைப் படகு

14.4. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால் கன்னியாகுமரியில் நடத்தப்படும் விசைப்படகு போக்குவரத்து தொடர்ந்து நல்ல முறையில் இயங்கி வருகிறது. பயணிகள் போக்குவரத்து 1992-93-ம் ஆண்டு 14.18 இலட்சமாக இருந்தது. 1993-94-இல் 14.92 இலட்சமாக உயர்ந்துள்ளது. வருவாயும் ரூ. 69.32 இலட்சத்திலிருந்து ரூ. 71.50 இலட்சமாக உயர்ந்துள்ளது.

15. பக்கிங்ஹாம் கால்வாய்

15.1. பக்கிங்ஹாம் கால்வாயை ஆழப்படுத்தி படகுப் போக்குவரத்திற்காக பயன்படுத்துவது குறித்து செயற்குறிப்பு, மத்திய அரசுடன் கலந்து ஆலோசனை செய்யப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்வதாவது 50:50 என்ற விகிதாச்சார அடிப்படையில் மத்திய அரசும் மாநில அரசும் இணைந்து செயல்படத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. மத்திய அரசு இத்திட்டத்திற்கு முதல் தவணையாக ரூ. 2.32 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்தது.

15.2. நீர்வழிப் போக்குவரத்திற்காகப் பயன்படுத்தப்படும் இக்கால்வாய் முழுவதையும் ஆழப்படுத்தித் தோண்டி எடுத்து படகுப் போக்குவரத்திற்காக ஒரே சமயத்தில் செய்ய வேண்டியுள்ளது. கால்வாயைப் பராமரிப்பதற்குச் செலவிடும் செலவினங்களுடன், ஆழப்படுத்துவதற்கான செலவினங்களையும் ஒரே சமயத்தில் மேற்கொள்வது மிகவும் கடினமானதொன்றாகும். மேற்கூறியவைகளைக் கருத்திற்கொண்டும், மிகக் குறைந்த மத்திய அரசின் திட்ட ஒதுக்கீட்டையும் பார்க்கும் போது, இக்கால்வாயை தூர்வாரி ஆழப்படுத்தி பார்க்கும் போது படகு போக்குவரத்திற்கு பயன்படுத்துவது என்பது பொருளாதார ரீதியாக இயலாத ஒன்றாகும். எனவே, செயலாளர்களின் கூட்டத்தில் இத்திட்டத்தை நிறுத்தி வைப்பதென முடிவு செய்யப்பட்டது.

15.3. மாநில அரசானது பக்கிங்ஹாம் கால்வாயை மேம்படுத்தும் திட்டத்தை நிறுத்தி வைத்ததால் மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்துத் துறை, நிறுத்தி வைத்த இத்திட்டத்திற்காக ஏற்கனவே வழங்கிய தொகையைத் திருப்பி அளிக்குமாறு மாநில அரசைக் கோரியுள்ளது. மாநில அரசானது ஏற்கனவே இத்திட்டத்திற்காகப்

1995 ஏப்ரல் 10]

பெற்ற தொகையைத் தள்ளுபடி செய்யுமாறு மத்திய அரசைக் கோரியுள்ளது.

16. சேலத்தில் புதிய விமான நிலையம்

16.1. சேலத்தில் புதிய விமான நிலையத்தை அமைக்க 130 ஏக்கர் நிலத்தை ரூ. 70.15 இலட்சம் செலவில் கையகப்படுத்தி தேசிய விமான நிலைய மன்றத்திடம் இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. நிலத்தை சீர்படுத்திச் சமன்படுத்த ரூ. 60.00 இலட்சத்தையும் தேசிய விமான நிலைய மன்றத்திடம் இந்த அரசு கொடுத்துள்ளது. விமான நிலைய அணுகுசாலை குடிநீர் வசதி மற்றும் மின் இணைப்புகள் ஆகிய பணிகளுக்காக ரூ. 41.04 இலட்சம் அனுமதிக்கப்பட்டது. மேலும் விமான ஒடுபாதையை விரிவுபடுத்த கூடுதலாக 1.57 ஹெக்டேர் நிலத்தை கையகப்படுத்த ரூ. 2.00 இலட்சம் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. மீதித் தொகையான ரூ. 1.28 இலட்சத்தை விமான நிலையக் குடிநீர் வழங்கு பணிகளை முடிப்பதற்காக தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரிய செயற்பொறியாளரிடம் அரசு வழங்கியுள்ளது.

21-3-94-ல் சேலம் விமானநிலையக் கட்டுமானப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டு அதே நாளில் சேலம்-சென்னை நகரங்களுக்கிடையே விமானப்போக்குவரத்து வெற்றிகரமாக துவக்கி வைக்கப்பட்டது. எனினும் 11-6-94-ல் சேலம்-சென்னை விமானப் போக்குவரத்து நிறுத்தப்பட்டது. இந்த அரசு மத்திய சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்திடம் இது குறித்து கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்துள்ளது. விமானப் போக்குவரத்தை நிறுத்தியுள்ளதற்கான காரணங்களைக் கேட்டுள்ளது மட்டுமின்றி விமானப் போக்குவரத்தை மீண்டும் துவக்குவதற்கான உடனடி நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள இந்த அரசு மத்திய அரசிடம் வலியுறுத்தியுள்ளது.

17. சேதுசமுத்திரத் திட்டம்

17.1. கப்பல் போக்குவரத்திற்கான பாக் ஜலசந்தியையும் வளைகுடாவையும் இணைக்கும் வகையில் இராமேஸ்வரத்தில் ஒரு கால்வாய் வெட்டுவதற்கு சேதுசமுத்திரத் திட்டம் வகை செய்கிறது. மத்திய அரசு மற்றும் மாநில அரசு ஆகியவற்றால் அமைக்கப்பட்ட சில குழுக்கள் இத்திட்டத்திற்குப் பரிந்துரைத்துள்ளன. 1968-ஆம் ஆண்டு இத்திட்டத்திற்கு ஆகும் செலவு ரூ. 37.3 கோடி என மதிப்பிடப்பட்டு 1984-ஆம் ஆண்டில் ரூ. 280.00 கோடியாகத் திருத்தப்பட்டுள்ளது.

[1995 ஏப்ரல் 10]

17.2. இத்திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமேயானால் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளை மேம்படுத்தவும் கப்பற்படையின் கப்பல்கள் நமது எல்லைக்குட்பட்ட கடலோரப் பகுதிகளை திறமையாகக் கண்காணிக்கவும் பாதுகாப்பான முறையில் தொடர்ந்து சென்று வரவும் மிகவும் உதவியாக இருக்கும்.

தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்காக சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை 8-ஆம் ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளும்படி இவ்வரசு மத்திய அரசை கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இத்திட்டம் பொருளாதார ரீதியில் பயனளிக்கக்கூடியதாக இல்லாததால் 8-வது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்க்கப்படவில்லை என்று மத்திய அரசின் தரைவழிப்போக்குவரத்து அமைச்சகம் தெரிவித்துள்ளது. தற்போது சேதுசமுத்திரத் திட்டம் தொடர்பான செலவு பற்றிய அறிக்கையைத் தயார் செய்து அரசு முன்வைக்க பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழக ஆலோசனைக் குழுமத்திடம் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடுகளுடன் கூடுதல் திட்ட அறிக்கையை பெற்றவுடன் அரசு சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற மத்திய அரசை மீண்டும் அனுசலாம் எனக் கருதப்படுகிறது.

18. எண்ணூரில் துறைமுகம் அமைத்தல்

18.1. சென்னைக்கு அருகே ஒரு துறைமுகம் அமைக்க 1993-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களில் மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் அனுமதி அளித்துள்ளது. அந்நியச் செலாவணி ரூ. 307.68 கோடி உட்பட இந்தத் திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 593.00 கோடி ஆகும். மத்திய அரசு அனுமதித்த நாளிலிருந்து 60 மாத காலத்திற்குள் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்.

18.2. வடசென்னை எண்ணூர் மற்றும் மேட்டூர் அனல் மின்நிலையங்களுக்காக தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கு தேவைப்படும் 16.12 மில்லியன் நிலக்கரியை எண்ணூரில் அமைக்கப்படும் இப்புதிய துறைமுகம் கையாளும். 65,000 டன் எடையுள்ள நிலக்கரியை எடுத்து வரும் கப்பல்கள் நிற்க ஏற்றவாறு இரண்டு கப்பல்தளம் அமைக்கவும் 3.5 கி.மீ. நீளத்திற்கு நீர்த்தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டவும் இத்திட்டம் வகை செய்கிறது. தமிழ்நாடு மின்வாரியத்தின் வசம் இருக்கும் 856.05 ஏக்கர் நிலத்தை துணைத் துறைமுகம் அமைப்பதற்காக சென்னை-துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகத்திற்கு உடனடி உரிமை மாற்றம் செய்யும்படி செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.-ஆர். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு அரசு (பொதுப்பணித்துறை) உத்தரவிட்டுள்ளது. பணியாளர்களுக்கான குடியிருப்புகளைக் கட்டுவதற்கும் துணைத்

1995 ஏப்ரல் 10]

துறைமுகம் கட்டுமானப் பணிக்காகவும் இந்த அரசு நிலம் கையகப்படுத்துவது தொடர்பாக தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தில் முன்னேற்றம் காணப்பட்டு வருகிறது.

18.3. தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை சுங்கத்தீர்வை நீக்கப்பட்ட துறைமுகமாக மாற்றதல்

தமிழ்நாடு அரசு தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை சுங்கத்தீர்வை நீக்கப்பட்ட துறைமுகமாக மாற்ற, மத்திய அரசைக் கேட்டுக் கொண்டது. மத்திய அரசு விரிவான ஆய்வு அறிக்கை ஒன்றைத் தயார் செய்து அனுப்பும்படி இந்த அரசை கேட்டுக் கொண்டது. மேற்படி விரிவான ஆய்வு அறிக்கையை மத்திய அரசே தயார் செய்து தூத்துக்குடி துறைமுகத்தைச் சுங்கத் தீர்வை நீக்கப்பட்ட துறைமுகமாக அறிவிப்பதற்கு வேண்டிய ஆணையை வழங்கும்படி இவ்வரசு கேட்டுக்கொண்டுள்ளது.

18.4. தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை விரிவாக்கும் பணி

தூத்துக்குடி துறைமுகத்தினை பெரிய கப்பல்களைக் கையாளும் விதத்தில் ஆழ்கடல் துறைமுகமாக மாற்றுவதற்கான வாய்ப்புகளை அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

19. மக்கள் பாராட்டும், புகழும், ஆற்றலும் வாய்ந்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் தலைமையின் கீழ் பயணிகளுக்கான வசதி வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும் நோக்கத்தோடு பல்வேறு நடவடிக்கைகளைப் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுத்தி வருகிறது. இப்பணி தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படும். மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் கருத்துக்களைப் பின்பற்றி போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் நலனை உறுதி செய்கின்ற வகையில் தேவையான இயலக்கூடிய எத்தகைய திட்டங்களையும் உருவாக்குவதற்கும் முறைப்படுத்துவதற்கும் செயல்படுத்துவதற்கும் உரிய ஆற்றலும் ஆர்வமும் உடையதாக போக்குவரத்துத்துறை விளங்குகிறது.

20. மொத்தத்தில் இந்தியாவிலுள்ள பிற மாநிலங்களுடன் ஒப்பிடும் போது நமது அரசின் கொள்கையானது கடந்தகால அனுபவங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டும், புதிய வளர்ச்சிகளை எதிர்நோக்கியும் தமிழகத்தில் அரசுடமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்தின் செயல்திறன் மற்றும் பொருளாதாரத்தின் உச்சநிலையில் நிலைநிறுத்துவதோடு அல்லாமல் பொதுவாக இத்துறையின் கீழ் இயங்கும் ஏனையப் போக்குவரத்தின் நல்ல செயல்பாட்டுக்கும் ஏதுவாக அமைந்துள்ளது.